

# **Evolution du Régime Politique local à Finhaut entre 1860 et 2010**

**Working Paper N° 2 - 2013**

*Géraldine Sauthier*

Décembre 2013



# **Evolution du Régime Politique local à Finhaut entre 1860 et 2010**

**Working Paper N° 2 - 2013**

*Géraldine Sauthier*

Institut Universitaire Kurt Bösch (IUKB)  
UER Tourisme  
Case postale 4176  
CH-1950 SION 4  
Suisse

[geraldine.sauthier@iukb.ch](mailto:geraldine.sauthier@iukb.ch)

Cette publication présente la deuxième étape d'un projet de recherche « *Entre abîme et métamorphose. Une approche interdisciplinaire du développement des stations touristiques* » financé par le Fonds National de la Recherche Scientifique (FNS, subside N° CR1111\_135390) et le Canton du Valais. L'équipe de recherche est composée du Prof. Mathis Stock (responsable du projet, IUKB, Institut Universitaire Kurt Bösch), des Prof. Christophe Clivaz, Prof. Frédéric Darbellay, Dr. Leïla Kébir et Prof. Stéphane Nahrath (IUKB, Institut Universitaire Kurt Bösch), du Prof. Olivier Crevoisier (UNINE, Université de Neuchâtel) et des doctorants Delphine Guex (UNINE, Université de Neuchâtel), Johann Roy (IUKB, Institut Universitaire Kurt Bösch) et Géraldine Sauthier (IUKB, Institut Universitaire Kurt Bösch).

**L'Institut Universitaire Kurt Bösch (IUKB)** a été fondé à Sion en 1989. Il est reconnu par la Confédération en qualité d'Institut universitaire depuis 1992, conformément à la Loi fédérale sur l'aide aux universités et la coopération dans le domaine des hautes écoles. L'IUKB est membre associé de la Conférence universitaire de suisse occidentale (CUSO).

L'IUKB a pour mission de développer des activités d'enseignement et de recherche dans la perspective originale et innovante de l'Inter- et transdisciplinarité. Il se concentre sur deux thématiques : les Droits de l'enfant et les Études en Tourisme. L'importance, l'originalité et l'actualité de ces deux champs d'enseignement et de recherche sont clairement reconnues, aussi bien dans le monde académique et scientifique, que dans les différentes sphères sociales, politiques et économiques.



## Table des matières

<b>1. Avant-propos : présentation du projet <i>Entre abîme et métamorphose</i></b>	<b>7</b>
1.1 Objectifs de la recherche.....	7
1.2 Cadre conceptuel .....	8
1.3 Hypothèses de recherche.....	9
1.4 Design de recherche et méthodologie.....	10
<b>2. Introduction</b>	<b>11</b>
2.1 Problématique.....	11
2.2 Cadre théorique .....	12
2.2.1 La gouvernance locale.....	12
2.2.2 Les Régimes Institutionnels des Ressources (RIR).....	21
2.2.3 Cadre conceptuel, questions et hypothèses de recherche .....	24
2.3 Méthodologie.....	27
2.4 La trajectoire de développement de Finhaut .....	30
2.5 Organisation institutionnelle valaisanne et répartition des tâches .....	38
<b>3. Forage 1 (1860 -1880)</b>	<b>42</b>
3.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels.....	42
3.2 Capital Gouvernance.....	42
3.3 Capital Ressourciel : une route pour détourner les flux de voyageurs .....	49
3.4 Articulation des deux capitaux au sein du Régime Politique local .....	54
3.5 Effets du Régime Politique local sur la trajectoire.....	56
<b>4. Forage 2 (1880 -1900)</b>	<b>57</b>
4.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels.....	57
4.2 Capital Gouvernance.....	58
4.3 Capital Ressourciel : enjeux autour du tracé du chemin de fer .....	67
4.4 Articulation des deux capitaux au sein du Régime Politique local .....	75
4.5 Effets du Régime Politique local sur la trajectoire.....	76
<b>5. Forage 3 (1910 -1940)</b>	<b>78</b>
5.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels.....	78
5.2 Capital Gouvernance.....	80
5.3 Capital Ressourciel.....	92
5.3.1 Le barrage de Barberine .....	92
5.3.2. Concurrence sur l'accessibilité.....	98
5.4 Articulation des deux capitaux au sein du Régime Politique local .....	103
5.5 Effets du Régime Politique local sur la trajectoire.....	105
<b>6. Forage 4 (1940 -1955)</b>	<b>106</b>
6.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels.....	106
6.2 Capital Gouvernance.....	107
6.3 Capital Ressourciel : une sous-exploitation hôtelière à gérer .....	115
6.4 Articulation des deux capitaux au sein du Régime Politique local .....	119
6.5 Effets du Régime Politique local sur la trajectoire.....	121
<b>7. Forage 5 (1960 -1980)</b>	<b>122</b>
7.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels.....	122
7.2 Capital Gouvernance.....	124
7.3 Capital Ressourciel : la création d'une station de ski aux Esserts.....	134
7.4 Articulation des deux capitaux au sein du Régime Politique local .....	139
7.5 Effets du Régime Politique local sur la trajectoire.....	140

<b>8. Forage 6 (1990 -2010)</b> .....	<b>142</b>
<b>8.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels</b> .....	<b>142</b>
<b>8.2 Capital Gouvernance</b> .....	<b>144</b>
<b>8.3 Capital Ressourciel</b> .....	<b>158</b>
8.3.1 Route Salvan – Finhaut .....	158
8.3.2 Domaine skiable de la Tête de Balme .....	164
<b>8.4 Articulation des deux capitaux au sein du Régime Politique local</b> .....	<b>168</b>
<b>8.5 Effets du Régime Politique local sur la trajectoire</b> .....	<b>170</b>
<b>9. Lecture transversale : évolution du Régime Politique local entre 1860 et 2010</b> .....	<b>172</b>
<b>10. Lecture transversale : effets de l'évolution du Régime Politique local sur la trajectoire d'abîme de Finhaut</b> .....	<b>175</b>
<b>Références</b> .....	<b>178</b>
Bibliographie.....	178
Articles de presse .....	183
Archives audio ou vidéo .....	186
Rapports .....	187
Sites internet.....	190
Archives .....	190
Dispositions juridiques .....	190

# 1. Avant-propos : présentation du projet *Entre abîme et métamorphose*<sup>1</sup>

## 1.1 Objectifs de la recherche

L'analyse des trajectoires de développement historique des lieux touristiques constitue un sujet d'étude vaste et complexe. Cette problématique forme le cœur de ce projet de recherche, intitulé *Entre abîme et métamorphose : une approche interdisciplinaire du développement des stations touristiques* et financé par le Fonds National Suisse pour la recherche<sup>2</sup> et le Canton du Valais. L'objectif principal est l'identification des différents éléments susceptibles d'expliquer les trajectoires historiques de développement des stations touristiques. De manière idéal-typique, nous identifions trois types de trajectoire :

- Le *relais*, qui se caractérise par la pérennisation du caractère dominant de la fonction touristique du lieu, grâce à de constants processus d'innovation et d'adaptation de la qualité du lieu et de l'offre touristique. La station réussit à passer le *relais* entre les pratiques qui se succèdent : tourisme estival puis hivernal, station de villégiature puis station de cure, etc. Le lieu se transforme mais conserve son caractère touristique. La touristicité du lieu est sans cesse reproduite, voire accrue, grâce à une capacité élevée de capitalisation des avantages touristiques concurrentiels du lieu.
- La *métamorphose*, qui correspond à ce que l'on pourrait appeler une « sortie réussie » du tourisme, via une diversification socioéconomique. On assiste à une reconfiguration progressive de la fonction économique dominante. La station touristique change de statut et de forme pour évoluer vers un lieu où le tourisme, s'il est toujours présent, n'est dorénavant plus la première fonction économique. Le plus souvent, la station évolue vers une ville grâce à un accroissement de son urbanisation.
- L'*abîme* dépeint le cas d'une trajectoire de déclin, avec un affaiblissement voire même la disparition de la fonction touristique, sans qu'une stratégie de développement alternative existe ou puisse être concrétisée. Le résultat d'un tel processus consiste à l'émergence de ce que l'on pourrait nommer comme des « friches touristiques ».

Notre projet a alors pour objectifs de répondre aux questions principales suivantes :

- Comment et pourquoi certaines stations touristiques parviennent-elles à rester touristiques sur la longue durée (trajectoire de *relais*), tandis que d'autres déclinent (trajectoire d'*abîme*) ou évoluent vers des lieux qui, économiquement, ne reposent plus en premier lieu sur le tourisme (trajectoire de *métamorphose*) ?
- Comment se fait-il que certains lieux anciennement mis en tourisme arrivent, respectivement n'arrivent pas, à maintenir leur touristicité dans un contexte de transformation sociétale profonde ?
- Quels sont les principaux éléments sociaux, spatiaux, politiques, économiques, symboliques et environnementaux permettant d'expliquer les différentes trajectoires de développement historique des stations touristiques entre la fin du XIXe siècle et aujourd'hui ?
- Quelles sont les conditions pour une sortie réussie du tourisme par reconversion de la fonction touristique en d'autres fonctions socio-économiques ?

---

<sup>1</sup> Ce premier chapitre s'appuie sur les deux articles suivants : Clivaz, Nahrath & Stock (2011) et Darbellay, Clivaz, Nahrath & Stock (2011) ainsi que sur la requête déposée au FNS.

<sup>2</sup> Subside n°CR1111\_135390

Pour répondre à ces questions, un cadre analytique et explicatif original a été défini : le *Capital Touristique*.

## 1.2 Cadre conceptuel

Dans le but de mieux comprendre et d'expliquer les différentes trajectoires des stations touristiques définies plus haut (*relais, métamorphose, abîme*), nous avons défini une notion nouvelle et interdisciplinaire : le *Capital Touristique* d'une station. Celui-ci fonctionne alors comme une variable centrale permettant de comprendre les évolutions et les variations sur le long terme des trajectoires de développement des stations touristiques. Nous définissons le *Capital Touristique* comme

« l'ensemble des caractéristiques d'une station donnée qui couvrent les dimensions suivantes : la dimension spatiale (*localisation, urbanité, qualité des lieux, condition d'habitabilité, etc.*), la dimension politique (*structures de gouvernance et de pouvoir, capacité de leadership politique, efficience des politiques publiques, etc.*), monétaire (*capacité d'investissement, capital économique immobilisé*), ressourcielle (*état de l'environnement et des ressources naturelles, infrastructurelles et paysagères*), réputationnelle (*image de la station, stratégie de communication et positionnement symbolique*), ainsi que de la dimension cognitive (*connaissances et innovation*) » (Darbellay, Clivaz, Nahrath & Stock, 2011)

Autrement dit, le *Capital Touristique* est un ensemble d'éléments en interaction qui assurent le positionnement de la station par rapport aux lieux touristiques concurrents, formant alors ce que l'on pourrait désigner, dans le langage de Pierre Bourdieu (1984, 1992), un *champ touristique*. Les différents composants de ce *Capital Touristique* peuvent être regroupés en trois régimes, chacun contenant deux sous-capitaux. Le *Régime d'habitabilité* se rattache à l'ordre spatial de la station et à la manière dont les différents acteurs construisent l'espace touristique au cours du temps. Il est composé de deux éléments : le *capital urbain*, soit la qualité urbaine du lieu, et le *capital réputationnel*, c'est-à-dire l'image de marque de la station et les stratégies communicationnelles mises en place. Ensuite, le *Régime d'accumulation socio-économique* est constitué du *capital monétaire*, représentant l'ensemble des investissements, de l'épargne et des profits réalisés, et du *capital connaissances*, qui comprend les processus d'apprentissage et de diffusion de la connaissance. Et le *Régime Politique* est composé du *capital gouvernance*, soit la configuration des acteurs économiques et politiques ainsi que leur capacité à coopérer dans l'optique de la gestion d'un territoire, et du *capital ressourciel*, recouvrant le mode de gestion des ressources biophysiques, infrastructurelles, culturelles ou esthétiques qui sont utilisées dans le cadre de l'activité touristique.

L'hypothèse de base de cette recherche est la suivante : la bifurcation des trajectoires de développement des stations touristiques s'explique par la capacité variable des stations à accumuler du *Capital Touristique*. Autrement dit, la présence, ou non, ainsi que le degré de présence des diverses composantes de ce capital permettent d'éclairer la trajectoire prise par le lieu.

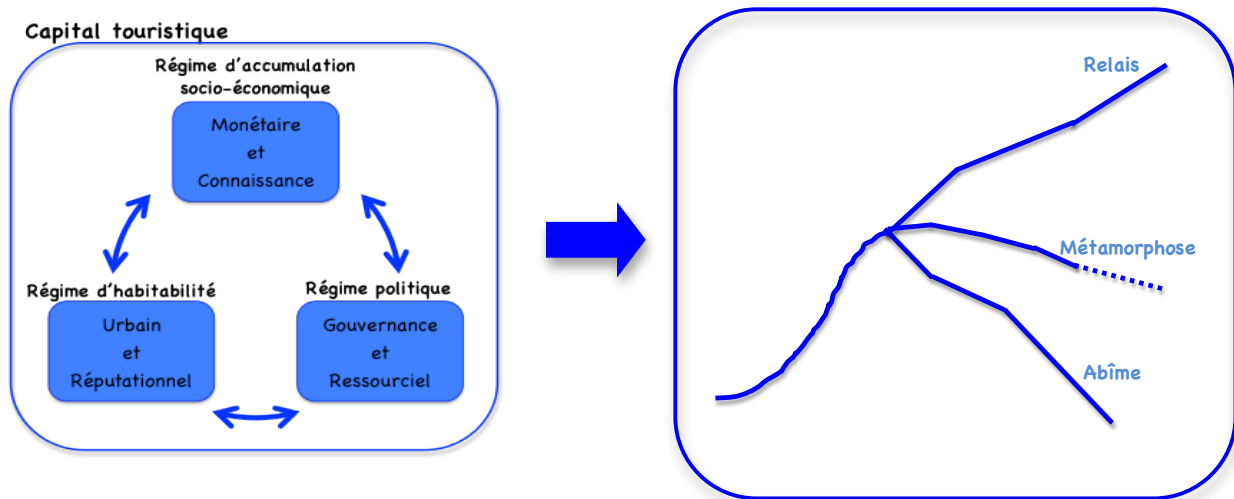


Figure 1. Les six sous-capitaux et les trois trajectoires

### 1.3 Hypothèses de recherche

A titre exploratoire et afin de guider les études de cas, nous formulons trois hypothèses générales concernant les effets du volume et de la structure du *Capital Touristique*<sup>3</sup> sur chacune des trajectoires de développement touristique.

**Hypothèse 1 :** Une trajectoire de relais dépend de la capacité à reproduire un volume global élevé de capital touristique ainsi qu'une structure équilibrée entre les six sous-capitaux. L'une des conditions de base pour cette reproduction du capital touristique est la présence, sur la longue durée, d'un régime urbain s'appuyant sur un projet politique capable de combiner des objectifs de maintien d'un haut degré d'habitabilité, de mise en place et de maintien d'un régime institutionnel de gestion durable des principaux stocks de ressources nécessaires au tourisme et de production et diffusion d'une image touristique valorisée de la station. Cette reproduction du capital touristique se fait toujours en direction du tourisme. L'infrastructure touristique est sans cesse recyclée et reste disponible pour la réalisation de projets touristiques devenant de plus en plus hétérogènes au cours du temps. Cela permet alors une invention continue de nouvelles pratiques touristiques qui garantissent une rentabilité susceptible de convaincre les détenteurs du capital monétaire d'investir dans le lieu. Ainsi, la pérennité du tourisme dans certaines stations telles que Aspen, Chamonix, St-Tropez ou Zermatt, peut être expliquée par le maintien d'un capital touristique élevé.

**Hypothèse 2 :** Une trajectoire de métamorphose est le résultat de la conversion du capital touristique, respectivement d'un certain nombre de capitaux le composant, en d'autres formes de capitaux ou d'autres activités socioéconomiques. En particulier, la reconversion du capital urbain accumulé (centralité et urbanité) et du capital connaissances (milieux innovateurs) sert de fondement au développement d'une nouvelle activité économique qui n'est plus le tourisme. De plus, cette bifurcation de la trajectoire de relais dépend fortement des objectifs poursuivis par le régime urbain ainsi que de l'état des stocks de ressources. Dès lors, un volume global élevé de capital touristique associé à une structure déséquilibrée des six sous-capitaux au sein de laquelle les capitaux gouvernance, connaissances et urbain restent élevés tandis que ceux ressourciel et réputationnel sont en baisse, mène à une trajectoire de métamorphose.

**Hypothèse 3 :** Une trajectoire d'abîme résulte d'une baisse importante du volume global du capital touristique, avec l'effondrement plus ou moins conjoint des six sous-capitaux et surtout leur non-reconvertibilité en d'autres formes de capitaux ou d'autres types d'activités alternatives, par exemple

<sup>3</sup> Pour une caractérisation plus précise du *Capital Touristique*, son volume et sa structure, voir l'article Darbellay, F., Clivaz, C., Nahrath, S. & Stock, M. (2011).

en capital urbain ou économique qui permettrait d'aboutir à une métamorphose. Un abîme peut par exemple être le résultat d'un processus d'effondrement à de multiples niveaux : effondrement de la clientèle, de la rentabilité et donc des investissements financiers, mauvaise gestion des ressources biophysiques, infrastructurelles et paysagères, détérioration de la qualité du lieu (par exemple, trop de trafic automobile, pas de services de transport adapté, etc.), image négative de la station et communication mal ciblée.

### 1.4 Design de recherche et méthodologie

Pour tester ces hypothèses, trois lieux d'enquête ont été choisis. Relevons que ce projet de recherche a non seulement des visées empiriques (production de connaissances empiriquement fondées sur l'explication des trajectoires des lieux touristiques) mais aussi théoriques et méthodologiques, avec l'élaboration et le test d'un nouveau cadre d'analyse interdisciplinaire. Il s'agit alors bien d'une démarche exploratoire, dont le but est un premier test empirique sur des études de cas approfondies en nombre limité.

Les trois études de cas ont alors été choisies selon les critères suivants :

- Conformité aux trois trajectoires du relais, de la métamorphose et de l'abîme d'après un premier screening historique,
- Mise en tourisme du lieu datant d'avant la période du tourisme de masse,
- Etat d'archives convenables et accessibilité gérable pour l'enquête de terrain.

En tenant compte de ces paramètres, les lieux choisis sont les suivants : Zermatt (Valais) pour le relais, Montreux (Vaud) pour la métamorphose et Finhaut (Valais) pour l'abîme. La durée d'observation que nous avons privilégié est l'ensemble de la trajectoire depuis la mise en tourisme. Ainsi, Zermatt et Montreux seront étudiés entre 1850 et 2010 et Finhaut entre 1860 et 2010. De cette façon, nous pourrions notamment comprendre les crises affrontées par les lieux touristiques à différents moments de leur développement. Nous supposons en effet que la capacité à faire face aux crises est l'un des éléments explicatifs pour continuer à alimenter le capital touristique.

La recherche se déroule alors en 3 grandes étapes :

1<sup>ère</sup> étape : elle consiste en un survol descriptif (ou screening) du développement historique de chacune des trois stations touristiques de Zermatt, Montreux et Finhaut. L'un des objectifs est de définir différentes phases qui se sont succédées dans le développement de chaque station, ces phases étant séparées par des points d'inflexion synonymes de ruptures dans la dynamique de développement.

2<sup>ème</sup> étape : cette deuxième étape consiste en une analyse des variables explicatives, c'est-à-dire des six sous-capitaux composant les trois Régimes du *Capital Touristique* (*Régime d'habitabilité*, *Régime d'accumulation socio-économique*, *Régime politique*) en prenant comme entrées les points d'inflexion des trajectoires (environ cinq points pour chacune) déterminés par la première étape, puis de remonter un certain nombre d'années auparavant afin d'identifier les processus qui ont mené à ces inflexions. Nous chercherons ensuite à repérer les effets existants (ou non) entre ces différents Régimes et les points d'inflexion des trajectoires de développement des stations.

3<sup>ème</sup> étape : il s'agit à ce moment d'analyser la constitution du *Capital Touristique* de chacune des stations par les six capitaux analysés en profondeur et d'identifier le volume et la structure du *Capital Touristique* ainsi que les liens d'interdépendance entre les six capitaux. Finalement, les hypothèses seront testées, en analysant l'intervention du *Capital Touristique* dans chacune des trois trajectoires. Autrement dit, il s'agira en fait d'évaluer la pertinence de l'explication des trois trajectoires de développement des stations à l'aide du concept de *Capital Touristique*.

## 2. Introduction

En guise de préambule à notre analyse du Régime Politique local à Finhaut entre 1860 et 2010, nous commençons par exposer la problématique de notre recherche (section 2.1) puis le cadre théorique que nous utilisons pour notre étude (section 2.2). Nous décrivons ensuite notre méthodologie (section 2.3) avant de retracer la trajectoire historique du développement touristique de Finhaut (section 2.4), qui constitue la variable dépendante que nous voulons expliquer. Enfin, nous présentons l'organisation institutionnelle du Canton du Valais (section 2.5), où se situe Finhaut, afin de donner un aperçu de la répartition des tâches entre les différents niveaux politiques.

### 2.1 Problématique

En s'insérant dans ce projet de recherche, ce working paper recouvre un double objectif : comprendre la dynamique d'évolution du Régime Politique local, l'un des trois composants du *Capital Touristique*, et décrire la manière dont il influence la trajectoire de développement de Finhaut. Nous posons en particulier deux questions :

- Comment le Régime Politique local évolue-t-il à travers le temps ?
- Quel rôle joue le Régime Politique local sur l'évolution de la trajectoire de développement de Finhaut ?

Pour y répondre, nous focalisons notre attention sur la gouvernance ainsi que sur la gestion des ressources, ces deux éléments formant le Régime Politique local. Plus précisément, les questions auxquelles nous allons répondre lors de l'analyse de chacun des capitaux sont les suivantes :

#### 1) Capital Gouvernance

- Quelle est la capacité du Régime Urbain à gouverner, c'est-à-dire à produire des décisions et à mettre en œuvre des actions publiques dans un objectif de développement local ?
- Quels sont les (coalitions d') acteurs qui participent au développement ?

#### 2) Capital Ressourciel

- Comment est régulé l'usage des ressources stratégiques utilisées dans le cadre du développement local, en particulier celui touristique ?
- Comment les acteurs locaux mettent-ils en œuvre dans leur périmètre d'action les règles autour des usages de ces ressources ?

La structure du système de gouvernance locale influence de manière fondamentale les processus décisionnels menant à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques publiques en ce qui concerne le développement économique, spatial et social des stations touristiques. Pour compléter cette approche par la gouvernance, nous proposons d'intégrer les aspects liés aux différents usages des ressources stratégiques, en particulier celles foncière et immobilières, ainsi qu'à la manière plus ou moins durable dont elles sont gérées par les acteurs locaux. En effet, comme nous le montrerons dans les sections suivantes, l'utilisation ainsi que la gestion institutionnelle des ressources sont totalement interdépendantes du système de gouvernance locale, en particulier des acteurs, de leurs objectifs et des moyens d'action à leur disposition pour atteindre ces objectifs. Ainsi, nous postulons l'existence d'une relation causale entre le système de gouvernance locale, la gestion des ressources touristiques et les trajectoires de développement historique des stations. Pour étudier cette relation, nous proposons de combiner deux approches théoriques, celle des *Régimes Urbains* (Stone, 1989) et celle des *Régimes Institutionnels des Ressources* (Knoepfel, Nahrath, & Varone, 2007 ; Gerber, Knoepfel, Nahrath & Varone, 2009), que nous présentons dans la section suivante.

## 2.2 Cadre théorique

Pour cette partie, nous commençons par présenter le cadre théorique lié à la première dimension du Régime Politique local, soit le Capital Gouvernance, avant de montrer comment nous y ajoutons le second, soit le Capital Ressourciel. Nous présentons ensuite le cadre théorique des *Régimes Institutionnels des Ressources*, par lequel nous étudions le Capital Ressourciel. Dans une dernière section, nous décrivons le cadre conceptuel qui nous permet d'articuler ces deux approches théoriques, avant de présenter les questions et les hypothèses qui guideront notre recherche.

### 2.2.1 La gouvernance locale

Cette notion de gouvernance a été définie à l'origine en opposition à celle de gouvernement (Le Galès, 1995). En effet, le gouvernement renvoie à une approche institutionnelle où l'Etat est l'unique acteur du pouvoir. Or, depuis les années 1970, les sociétés auraient connu une autonomisation de plus en plus poussée de différents groupes et réseaux à l'intérieur de la société. Il faut dès lors considérer les mécanismes alternatifs de négociation entre ces différents groupes, qui permettent l'action du gouvernement. Le terme de gouvernance renvoie ainsi à une vision élargie du gouvernement, c'est-à-dire au-delà des seules instances élues et de l'Etat. Parmi ses multiples acceptions possibles, nous optons pour la définition proposée par Rhodes (1997, p. 53), pour qui « *governance refers to self-organizing, interorganizational networks* ». Ces réseaux sont caractérisés par quatre éléments :

- une interdépendance entre les différents acteurs organisés,
- des interactions continues entre les membres du réseau à cause notamment de la nécessité d'échanger des ressources et de négocier des objectifs partagés,
- le fait que les interactions soient régulées par des règles négociées et acceptées par les participants,
- un degré significatif d'autonomie par rapport à l'Etat, dans le sens où le réseau est auto-organisé et qu'il ne doit pas rendre de compte à l'Etat.

Cette manière de conceptualiser la gouvernance nous paraît tout à fait adaptée à notre analyse car elle met au cœur la question des arrangements qui permettent aux acteurs, tant ceux publics que ceux privés, de collaborer. De manière générale, ces derniers ainsi que leurs relations, leurs objectifs et leurs décisions se trouveront au centre de notre recherche. De plus, cette dimension n'a été que peu étudiée dans les différentes tentatives d'expliquer les trajectoires. Or, Butler (1980), en décrivant son modèle du cycle de vie des lieux touristiques, ne manque pas de souligner lors des diverses étapes du développement des stations l'importance de la configuration des acteurs locaux et leur implication, en particulier durant la phase de *rejuvenation* où « *combined government and private efforts are necessary* » (Butler, 1980, p. 9).

Parmi les différentes approches de la gouvernance (Leresche, 2001a), nous nous intéressons à celle locale et urbaine. Les notions de gouvernance locale et gouvernance urbaine sont utilisées indifféremment pour parler « *des processus de concertation qui se mettent en place au niveau local entre différents types d'acteurs, qu'ils soient publics ou privés* » (Leresche, 2001a, p. 44). Cette approche a été fortement influencée par différents travaux aux Etats-Unis concernant la question de la gouvernabilité des villes dans le contexte particulier des transformations du pouvoir urbain dans les années 1980. Deux théories ont émergé à l'intérieur de cette approche : celle des *Coalitions de croissance* (Logan & Molotch, 1987) et celle des *Régimes Urbains* (Stone, 1989). Depuis la décennie 1990, des chercheurs européens ont travaillé sur cette question de gouvernance locale et urbaine. Or, dans ces travaux, la Suisse n'est jamais ou rarement prise en considération, sous prétexte que les Etats fédéraux possèdent trop de spécificités locales n'entrant pas dans le modèle général, par exemple des mécanismes de coopération multi-niveaux (Leresche, 2001b).



Pour analyser cette dimension liée la gouvernance locale, il nous faut un cadre théorique adéquat. Nous utilisons celui des *Régimes urbains* conceptualisé par Stone (1989). Nous postulons en effet que ce cadre d'analyse s'avère particulièrement pertinent pour l'étude des dynamiques à l'œuvre dans les stations touristiques ainsi que des relations de pouvoir entre les acteurs. Conti et Perelli (2007) recensent trois raisons pour lesquelles cette approche, formulée pour les villes américaines, se justifie dans le cas des destinations touristiques. Premièrement, on observe souvent lors de la première phase plus ou moins longue de croissance du tourisme l'existence d'un large consensus autour duquel se développe l'économie locale. Mais ce qui n'a pas ou peu été investigué et que permet de faire l'analyse des régimes est le type d'alliances rendant possible ce consensus et les mécanismes de gouvernance à l'œuvre. Deuxièmement, lorsque les destinations se trouvent face à des difficultés, l'analyse des régimes aide à identifier les positions conflictuelles des différents acteurs et les stratégies de développement. Troisièmement, étant donné que le développement touristique nécessite en particulier une importante collaboration entre les acteurs locaux publics et privés, cette approche permet d'identifier les différents acteurs de la coalition qui gouverne ainsi que les objectifs figurant à l'agenda, éléments clés d'un régime urbain. De manière générale, ce cadre théorique nous permet alors d'approcher les différents enjeux liés à la gouvernance des stations touristiques et de voir comment l'évolution des types de régimes urbains permet d'expliquer les trajectoires de développement des stations touristiques. C'est d'ailleurs dans un objectif similaire que Stone a formulé sa théorie, en montrant la manière dont la trajectoire de développement de la ville d'Atlanta entre 1946 et 1988 était liée à l'évolution de son régime urbain. De plus, notons que ce cadre théorique a été déjà été appliqué pour comprendre les enjeux de pouvoir au sein des stations touristiques, par exemple à Whistler au Canada (Gill, 2007), à Rimini en Italie (Conti & Perelli, 2007) ou à Montreux en Suisse (Sauthier, 2011).

Avant de présenter ce cadre des *Régimes Urbains*, nous allons commencer par décrire celui des *Coalitions de croissance* (Logan & Molotch, 1987), car l'approche des *Régimes Urbains* a été formulée en réponse aux limites de celle des *Coalitions de croissance*. Selon DiGaetano & Klemanski (1993), ces deux approches trouvent leurs fondements dans la littérature scientifique des années 1950 et 1960 au sujet de la question de savoir qui gouverne les villes américaines. On se concentre alors plutôt sur l'aspect sociologique du pouvoir. Ce débat sur la structure du pouvoir local oppose les pluralistes, pour qui le pouvoir est réparti entre différents groupes d'intérêts, et les élitistes, selon lesquels le pouvoir politique se concentre entre les mains d'un nombre limité d'acteurs. Dès les années 1970, ce cadre de référence se déplace vers une approche politico-économique : les chercheurs tentent alors de comprendre comment le clivage entre l'Etat et le marché façonne les structures urbaines. Avant les approches élitiste et pluraliste, le pouvoir local n'était pas pris en compte car les politiques des villes étaient vues comme résultant de changements économiques et sociaux à l'échelle nationale et internationale. Le développement de l'approche de la ville comme machine de croissance et puis de celle des Régimes Urbains permet ensuite, tout en poursuivant le débat entre élitistes et pluralistes, de relier ce paradigme politico-économique aux approches sur les structures locales du pouvoir.

#### LA VILLE COMME MACHINE DE CROISSANCE (*GROWTH MACHINE*)

Dans cette perspective, Logan et Molotch (1987) proposent une nouvelle approche des structures du pouvoir dans les villes en émettant l'idée qu'il existe une convergence d'intérêts entre différents acteurs clés<sup>4</sup> qui tirent profit de la croissance et que la réunion de ces acteurs via une coalition va façonner et influencer de manière déterminante le développement urbain. Logan et Molotch ajoutent à la question de « qui gouverne ? » une autre question qui apparaît centrale pour eux, soit « pour

---

<sup>4</sup> Ceux-ci seront décrits dans le paragraphe suivant.

quoi ? ». Autrement dit, ils s'intéressent aux buts poursuivis par les élites. Et à de rares exceptions près, l'objectif qui génère un consensus entre les élites locales, quelles que soient les divisions qu'ils peuvent avoir sur d'autres questions, est celui de la croissance. En effet, si la ville connaît une croissance, cela permettra notamment une augmentation des bénéfices matériels liés à la rente foncière. Et cet objectif pénètre tous les aspects de la vie locale : le système politique, l'agenda pour le développement économique et même les organisations culturelles. La ville dans son entier devient une « machine de croissance » (Logan & Molotch, 1987, p. 13, notre traduction). En résumé, les deux auteurs suggèrent d'étudier le développement urbain sous l'angle de la compétition et de la coopération entre les différents acteurs locaux qui cherchent à augmenter leur profit venant de la marchandisation de l'espace.

Plusieurs types d'acteurs locaux font partie de cette coalition pour la croissance. Logan et Molotch (1987) recensent tout d'abord trois types d'entrepreneurs. Les **entrepreneurs fortuits** sont des rentiers entrés en possession de leur propriété de manière souvent inopinée et très faiblement engagés dans une logique entrepreneuriale. Les **entrepreneurs actifs** cherchent à anticiper les changements du marché et se livrent à la spéculation. Enfin, les **spéculateurs structurels** regroupent des propriétaires fonciers qui agissent activement pour influencer les conditions qui vont faire que leur bien prenne de la valeur. Ils peuvent, par exemple, faire changer le tracé d'une autoroute ou influencer l'emplacement d'une usine. Ensuite, les **politiciens**, via leurs différentes décisions concernant notamment le taux d'imposition des entreprises ou les plans d'aménagement, jouent un rôle décisif quant à la création de conditions cadres favorables à la croissance urbaine. Aux Etats-Unis, les communautés locales disposent d'une large autorité en ce qui concerne la fiscalité. Elles sont en outre fortement dépendantes des rentrées fiscales pour leurs recettes. Ainsi, comme une croissance urbaine signifie une augmentation de ces rentrées, les autorités politiques ont tout intérêt à la favoriser. De même, les **médias locaux** apparaissent comme des parties prenantes de la croissance car ils profitent de l'augmentation du lectorat et des annonceurs. Ils ont par conséquent tout à gagner en suivant une ligne éditoriale prônant la croissance, influençant ainsi de manière continue leur lectorat. Ce conditionnement de la population est d'autant plus renforcé que la majorité des villes américaines sont des « *one-newspaper (or one newspaper company) towns* » (Logan & Molotch, 1987, p. 70). Jouant un rôle semblable aux médias locaux, les **entreprises de service** (publiques, semi-publiques ou privées), que ce soit les distributeurs d'eau et d'électricité ou les entreprises de transport, ne peuvent se développer qu'en acquérant plus d'usagers. Ils ont donc tout intérêt à soutenir une croissance qui leur permettra d'amortir leurs investissements. Enfin, les deux auteurs mentionnent des **acteurs auxiliaires**, qui participent moins que les précédents au processus de croissance. Il s'agit principalement d'institutions culturelles comme les universités, musées, théâtres, expositions mais aussi d'associations sportives ou encore de syndicats. La robustesse de la coalition est assurée par la multipositionnalité des membres de la coalition. Comme le montrent bien Logan et Molotch (1987), une concentration des rôles entre les mains d'un même acteur peut fréquemment être observée. Les politiciens (voire même le maire lui-même) sont souvent des propriétaires fonciers ou ont des intérêts dans les entreprises locales. Et « *virtually all politicians are dependant on private campaign financing* » (Logan & Molotch, 1987, p. 67), ce qui implique qu'ils doivent obtenir les faveurs des entrepreneurs ou des promoteurs. De même, les propriétaires des journaux sont souvent également des propriétaires fonciers. On peut encore citer l'exemple des cadres des entreprises de transport public, responsables notamment du choix des tracés pour les lignes de transport, qui spéculent en même temps sur les terrains concernés.

Logan et Molotch relèvent alors qu'un tel régime, soit une coalition orientée vers la croissance, est l'unique type de gouvernance possible, puisque la croissance apparaît comme un consensus

unanimement partagé par tous les groupes d'élites locales. Notons que toutes les coalitions ne parviennent pas à atteindre cet objectif de croissance. Cela est d'ailleurs même inévitable, étant donné que l'ensemble des lieux se trouvent dans une même compétition (Logan & Molotch, 1987, p. 51). Plusieurs auteurs (dont Stone, 1989 ; Logan<sup>5</sup>, Bridges Whaley & Crowder, 1997 ; Phelps, 2012) ont critiqué cette vision quelque peu unilatérale en notant que le régime en faveur de la croissance n'est qu'une possibilité parmi d'autres de la gouvernance des villes. La multiplication des études empiriques sur différentes villes américaines a montré que « *not every city is dominated by a growth machine* » (Logan, Bridges Whaley & Crowder, 1997, p. 622). La théorie des régimes urbains permet alors de répondre à cette lacune en proposant d'autres formes possibles de gouvernance des villes.

#### LA THEORIE DES REGIMES URBAINS

Dans son ouvrage *Regime politics : governing Atlanta (1944-1988)* paru en 1989, Stone a pour ambition de proposer un cadre théorique permettant de répondre aux faiblesses de la théorie de la ville comme machine de croissance, vue comme trop élitiste, tout en allant plus loin que le cadre analytique pluraliste classique. En effet, l'idée centrale du pluralisme classique, qu'il va contester, est que le pouvoir urbain dépend du succès électoral. Or, selon lui, le suffrage n'est qu'un instrument limité de contrôle par le peuple, pour la simple et bonne raison que le gouvernement élu ne peut pas résoudre les problèmes tout seul. Les effets des politiques publiques dépendent de la mise en place d'actions complémentaires venant d'acteurs non gouvernementaux. De la sorte, les acteurs institutionnels sont forcés de coopérer avec les différents acteurs privés. De plus, le gouvernement doit, en tout temps, établir des compromis et des arrangements avec les pouvoirs économiques. Le cadre d'analyse pluraliste ne tient pas compte des acteurs économiques, bien que ceux-ci, selon Stone, jouent un rôle très important dans le pouvoir urbain. En conséquence, à la vision pluraliste de la politique comme un processus ouvert et transparent grâce au suffrage, il lui oppose la définition de l'art des arrangements (« *the art of arranging* » (Stone, 2005, p. 311)), c'est-à-dire un processus extrêmement complexe nécessitant compétences et moyens d'actions<sup>6</sup>. Ces derniers sont alors caractérisés ainsi : « *not just material matters but also such things as skills, expertise, organizational connections, informal contacts, and level and scope of contributing efforts by participants* » (Stone, 2005, p. 329). A partir de ces éléments, Stone définit la notion de régime comme « *the informal arrangements by which public bodies and private interests function together in order to be able to make and carry out governing decisions* » (Stone, 1989, p. 6). Cette définition comprend trois idées essentielles. La première concerne les acteurs qui, en travaillant ensemble, obtiennent une capacité à gouverner : ils représentent des intérêts différents mais collaborent. Stone les nomme « *governing coalition* » (Stone, 1989, p. 179). De plus, il insiste sur l'idée que le pouvoir important pour cette coalition n'est pas un pouvoir de domination sur les masses mais une capacité d'agir et d'accomplir des objectifs. En d'autres termes, ce qui est primordial est le « *power to, not power over* » (Stone, 1989, p. 229). Le deuxième point essentiel est cette capacité d'agir (« *...in order to be able...* »). En effet, un régime doit avoir la capacité d'élaborer et de mettre en œuvre les décisions prises. Enfin, la troisième idée souligne que ce sont les arrangements *informels* qui permettent cette collaboration. De manière générale, deux questions essentielles sont posées concernant la gouvernance des villes : qui compose cette coalition, autrement dit quels sont les acteurs qui se mettent ensemble pour produire cette capacité à gouverner ? et comment se forme la coalition ? Ces deux questions, du « *who* » et du

---

<sup>5</sup> John Logan a ainsi nuancé ses premiers travaux.

<sup>6</sup> Notons que pour nommer ces derniers, Stone utilise le terme *resources*. Cependant, afin de ne pas faire de confusion avec les ressources biophysiques, infrastructurelles et culturelles dont nous analysons les modes de gestion (cf. infra), nous les désignons comme des "moyens d'actions" plutôt que comme des "ressources".

« *how* » sous-entendent une troisième : « *what are the consequences of the who and how ?* » (Stone, 1989, p. 6). Ces trois interrogations sont au cœur de la théorie des régimes urbains.

Comme le souligne Stone (2005), l'analyse des régimes urbains permet d'étudier la manière dont les communautés locales sont administrées, en intégrant le pouvoir politique mais aussi les acteurs non gouvernementaux. Partant du postulat qu'un succès électoral ne garantit pas à lui seul la capacité de gouverner, il avance que les arrangements politiques sont le résultat d'un ensemble de relations stratégiques. Il recense alors quatre éléments clés d'un régime urbain :

- Un agenda, comportant un ensemble d'objectifs et de questions à traiter,
- Une coalition d'acteurs instituée autour de cet agenda et formée de membres gouvernementaux et non gouvernementaux,
- Les moyens d'action à disposition des acteurs pour atteindre ces objectifs
- Un plan de coopération, permettant de coordonner les apports des différents membres de la coalition.

En résumé, un régime urbain est caractérisé par un ensemble d'acteurs publics et privés qui coopèrent entre eux, des objectifs, qu'ils soient économiques, culturels ou sociaux, et des moyens d'action. Ces dimensions apparaissent comme fortement interdépendantes : les acteurs partagent des objectifs inscrits dans un programme et disposent de certains moyens leur permettant de les atteindre. Sur la base de ses travaux menés aux Etats-Unis, Stone (1993) propose une typologie des régimes urbains. On peut distinguer ceux-ci par la variation dans la nature et la difficulté des tâches que nécessitent les objectifs de l'agenda politique. Stone différencie quatre types de régime :

### **1. Le régime de maintenance** (*maintenance regime*)

Ce type de régime se caractérise par une absence de volonté de changements sociaux ou économiques. L'objectif est simplement le maintien de la situation actuelle, d'où l'appellation du régime. Dans ce cas, une mobilisation importante de moyens privés n'apparaît pas nécessaire. De tels régimes se bornent à fournir les services de routine et maintiennent un niveau de prélèvement fiscal bas. Les citoyens ont peu d'attente envers les élites. Cependant, même s'il nécessite un nombre limité de moyens, ce type de régime n'est pas aussi courant qu'on pourrait le penser, parce que « *while demands are few, rewards are small* » (Stone, 1993, p. 18). Autrement dit, la maintenance signifie, pour les acteurs publics, de renoncer aux opportunités qui leur permettraient de marquer de leur empreinte la gestion de la ville et de laisser une trace de leur action. De plus, le maintien de la situation peut conduire au déclin économique. Ainsi, les régimes de maintenance sont plutôt présents dans de petites localités où l'aire d'influence est, de toute manière, fort restreinte.

### **2. Le régime de développement** (*development regime*)

Ce type de régime a pour objectif de promouvoir la croissance ou de contrer le déclin en modifiant l'utilisation de l'espace. Il nécessite des efforts importants pour changer le modèle économique et social en place et donc des liens forts entre les intérêts privés et les acteurs gouvernementaux. Différentes actions publiques doivent servir à assurer la faisabilité du projet de développement : acquisition et défrichement de terrains, construction d'équipements publics ou octroi de subventions pour divers projets. Cela requiert une grande coordination entre les pouvoirs institutionnels ainsi que la nécessité de réunir les acteurs privés autour d'un programme commun. De plus, les projets de développement sont souvent controversés, la population ne voyant généralement pas d'un bon œil les changements. Finalement, le droit (en particulier celui d'exproprier), les investissements privés, l'expertise, les réseaux, l'organisation avec le secteur privé et les subventions publiques constituent les principaux moyens d'action nécessaires à un régime de développement. Le régime de développement partage des caractéristiques communes avec la coalition de croissance, la *growth machine*, de Logan et Molotch (1987), en particulier en ce qui concerne l'objectif principal, à savoir la croissance

économique, même si le régime de développement est issu d'une approche pluraliste et la *growth machine* d'une approche élitiste.

### **3. Le régime progressiste en faveur des classes moyennes (*middle class progressive regime*)**

Un régime progressiste se focalise sur des objectifs de protection de l'environnement, de préservation des monuments historiques, de construction de logements abordables ou encore de création de fonds à buts sociaux. La croissance économique n'est de ce fait pas le but principal. Ainsi, contrairement au régime de développement, « *the government-business relationship in a progressive regime is not largely voluntary relationship* » (Stone, 1993, p. 19). Faute de collaboration volontaire, les relations entre entités publiques et privées seront plutôt fondées sur la contrainte de la part des premières sur les deuxièmes, cependant jamais totalement car les acteurs privés ont toujours l'option de se retirer. De plus, un tel type de régime nécessite un soutien populaire important afin de compenser le moindre appui des secteurs économiques. En conséquence, les moyens nécessaires à la viabilité du régime progressiste seront les mêmes que ceux du régime de développement, en y ajoutant la capacité d'informer, de mobiliser et d'impliquer la population. Autrement dit, il s'agit d'assurer aux acteurs publics une certaine légitimité via un soutien populaire.

### **4. Le régime d'augmentation des programmes en faveur des classes populaires (*regime devoted to lower class opportunity expansion*)**

Comme son nom l'indique, ce type de régime se concentre sur la réduction des inégalités sociales, en améliorant, pour les classes populaires, l'offre d'éducation, les possibilités d'emplois et les accès aux transports publics ainsi qu'en encourageant l'accès à la propriété privée et la création d'entreprises. Stone insiste sur le fait que, aux Etats-Unis, « *such regimes are largely hypothetical* » (Stone, 1993, p. 20) et n'ont jamais été strictement observés. Un tel type de régime est confronté aux mêmes difficultés qu'un régime progressiste, en y ajoutant le fait qu'augmenter les opportunités d'emplois et de créations d'entreprises nécessite de changer les comportements du secteur privé, mais en évitant que celui-ci ne parte investir ailleurs. La coopération avec les acteurs non-institutionnels apparaît comme encore moins volontaire qu'avant pour les acteurs privés et nécessite donc des régulations fortes de la part des pouvoirs publics. Or, ces régulations ne peuvent être appliquées sans un important soutien de la population, en particulier des classes concernées, c'est-à-dire les classes populaires. Malheureusement, ces dernières manquent singulièrement de moyens, notamment organisationnelles, pour se fédérer. Enfin, la plus grande difficulté réside dans l'ajustement entre les opportunités créées et leur utilisation par les classes populaires. En effet, si ces opportunités ne sont pas facilement accessibles ou si elles sont accessibles mais mal utilisées, les institutions qui les ont créées finiront par les retirer et transférer leurs efforts ailleurs. Ainsi, l'enjeu primordial permettant d'assurer la viabilité d'un tel régime serait la capacité d'engager la population de manière forte dans le soutien et surtout l'utilisation des opportunités créées par le régime.

Plus on avance, en partant du premier régime vers le quatrième, plus sont difficiles les tâches de gouvernance et plus sont importants les moyens d'action à mobiliser. Par conséquent, plus la durabilité du régime (au sens temporel) est difficile à assurer. On constate également une augmentation des redistributions des fruits de la croissance au fur et à mesure que l'on passe du premier au quatrième régime : aucune redistribution pour le régime de maintenance, redistribution aux acteurs du régime urbain (en particulier les propriétaires fonciers) pour le régime de développement, redistribution aux classes moyennes pour le régime progressiste et aux classes populaires pour le dernier régime. Mentionnons que certains chercheurs (DeLeon, 1992 ; Burns & Thomas, 2006) ont ajouté un cinquième type de régimes : **le non régime ou l'antirégime**. Celui-ci comporte trois caractéristiques (Burns & Thomas, 2006) : 1) les acteurs publics et privés n'arrivent pas à s'entendre sur un projet global, 2) il n'existe pas de *governing coalition* construite sur la longue durée, mais

uniquement des coopérations ponctuelles liées à des crises ou des problèmes spécifiques, 3) le non régime n'a pas la capacité de mobiliser les moyens nécessaires de manière appropriée car il manque un plan de coopération permettant de coordonner les apports de chacun.

#### APPORTS ET LIMITES DE LA THEORIE DES REGIMES URBAINS

Deux apports principaux peuvent être relevés concernant la théorie des régimes urbains (Mossberger & Stoker, 2001). Pour l'Amérique du Nord, cette analyse a eu le mérite de faire sortir de l'impasse le débat entre pluralistes et élitistes en proposant une nouvelle compréhension sur les rouages du pouvoir dans les villes. Comme nous l'avons vu précédemment, l'accent est mis plutôt sur le « *power to* » que sur le « *power over* ». Pour Stone (1989), l'élément clé du pouvoir dans le contexte urbain est bien la capacité de mobiliser une coalition durable permettant le développement. Au-delà du cas nord-américain, l'approche des Régimes Urbains a permis de déplacer la focale sur les seules institutions élues vers une analyse prenant en compte les aspects économiques et sociaux du contexte dans lequel œuvre le gouvernement.

Concernant les limites de cette théorie, nous pouvons tout d'abord noter un problème de transposition. Plusieurs auteurs (DiGaetano & Klemanski, 1993; Le Galès, 1995; Mossberger, 2009) ont reproché à cette théorie sa difficulté d'application hors du contexte américain, en particulier dans les pays européens où les différences institutionnelles avec les Etats-Unis la rendent moins pertinente. Par exemple en Grande-Bretagne, le gouvernement local a un pouvoir plus étendu qu'aux Etats-Unis car, d'une part, c'est lui qui détient une grande partie du foncier (Le Galès, 1995), et, d'autre part, « *the planning and regulatory powers of the British local state are more extensive than in the United States* » (DiGaetano & Klemanski, 1993). De plus, il est moins dépendant des entreprises privées pour les impôts locaux car la plus grande part de ses recettes provient des transferts de l'Etat national. Ainsi, les acteurs publics sont dans une moindre mesure obligés d'établir des alliances avec des partenaires privés pour œuvrer au développement urbain. Le type de régime qui va alors émerger d'une telle situation sera assez éloigné de ceux décrits par Stone pour les Etats-Unis. La transposition de cette théorie nécessite donc la prise en compte du contexte institutionnel au sein duquel évoluent, décident et agissent les acteurs du régime urbain, contexte qui n'est pas intégré à l'analyse de Stone (Pierre, 2005). Deuxièmement, on peut mentionner le fait que Stone a négligé les forces externes ou non locales qui façonnent les processus et les structures de la gouvernance urbaine. Il convient alors de tenir compte des changements dans l'environnement politico-économique de l'échelon régional et national (DiGaetano, 1997). Mossberger et Stoker (2001) relèvent une troisième limite en notant que cette théorie devrait plutôt être vue comme un concept ou un modèle car elle possède une capacité d'explication limitée en ce qui concerne les raisons pour lesquelles un régime se forme, se maintient ou change. Par exemple, le processus menant à un changement de régime n'a pas été étudié par Stone car pour le cas d'Atlanta, le même type de régime est resté en place durant toute la période qu'il a étudiée (Orr & Stoker, 1994). Certains auteurs ont alors intégré une autre perspective à celle des régimes urbains, en liant le changement de régime à une mobilisation politique pour le cas de San Francisco (DeLeon, 1992), à un changement démographique pour Detroit (Orr & Stoker, 1994) ou à une restructuration économique et sociale à Birmingham et Boston notamment (DiGaetano & Klemanski, 1999). La dernière critique que nous pouvons émettre concerne la typologie des régimes urbains. En particulier, le terme "régime de développement" apparaît comme trop vague car il peut y avoir différents types de développement selon le secteur économique privilégié (Sauthier, 2011). Ainsi, nous proposons d'affiner cette terminologie en précisant l'orientation principale du régime, par exemple un régime de développement à orientation touristique ou un régime de développement à volonté de diversification économique.

## INTÉGRATION DE LA DIMENSION RESSOURCIELLE À L'ANALYSE DES RÉGIMES URBAINS

Nous proposons d'appliquer au cas du développement touristique cette approche des Régimes Urbains. Ainsi que nous l'avons précisé en début de chapitre, ce cadre d'analyse s'avère particulièrement pertinent pour l'analyse des dynamiques à l'œuvre dans les stations touristiques ainsi que des relations de pouvoir entre les acteurs (Conti & Perelli, 2007). Nous pouvons, de plus, constater qu'il existe des similitudes entre les acteurs participant aux coalitions urbaines et ceux des stations touristiques. Citons notamment le rôle décisif des propriétaires fonciers, la multipositionnalité des acteurs qui cumulent différentes fonctions ainsi que les différents moyens utilisés par les autorités publiques pour attirer les investisseurs (politique fiscale favorable, mise à disposition de terrains, etc.).

Avant d'utiliser cette approche, nous allons la modifier afin d'y inclure la dimension ressourcielle. Comme nous l'avons mentionné précédemment, Stone conçoit les ressources comme des moyens d'action permettant aux acteurs de faire aboutir leurs objectifs. Il se concentre, de plus, plutôt sur les moyens d'action immatériels, comme les connaissances, l'expertise ou encore les réseaux organisationnels (Stone, 2005). Il n'analyse pas ou peu l'influence des ressources matérielles, en particulier celles foncière et immobilières, sur les trajectoires de développement des villes, contrairement à Logan et Molotch (1987). Pour ceux-ci, le marché foncier et le marché immobilier sont fondamentaux pour la compréhension des phénomènes urbains : « *for us, as for many of our intellectual predecessors, the market in land and buildings orders urban phenomena and determines what city life can be* » (Logan & Molotch, 1987, p. 17). Les auteurs opposent deux manières de considérer ces ressources : la valeur d'échange (construction/vente) et la valeur d'usage (construction/location). Dans le cas de villes gouvernées par des coalitions de croissance, il existe une prédominance de la valeur d'échange sur celle d'usage. En effet, les élites essaient de créer des conditions favorables à la croissance afin de maximiser les bénéfices liés à la vente de leur bien. Le conflit entre ces deux types de valeur, ou autrement dit entre ces deux types d'usage des propriétés foncière et immobilières, va façonner le développement des villes, et donc leur trajectoire d'évolution. Cela ressort avec encore plus d'acuité pour le cas des stations touristiques, où les enjeux fonciers et immobiliers apparaissent comme déterminants pour leur développement, en particulier à partir du moment où les revenus liés à la rente foncière dépassent largement ceux produits par l'activité touristique (Duboeuf, 2006). De manière plus générale, Briassoulis (2002) postule qu'une gestion durable et parcimonieuse sur le long terme des principaux systèmes de ressources constitue une condition indispensable à la préservation de l'attractivité touristique d'un lieu. Cette problématique de la gestion des ressources, en particulier touristiques, touche à la question des régulations de ces ressources et des règles mobilisées par les acteurs pour y parvenir.

La manière classique de régler ce problème de gestion des ressources est de passer par de multiples politiques publiques à incidences environnementales. Or, cette approche s'avère insuffisante et incomplète pour tenir compte de la complexité de cette problématique (Knoepfel & Nahrath, 2005). Parmi les limites des politiques environnementales classiques, nous pouvons citer le fait que celles-ci se bornent à raisonner entre termes de limitation des émissions polluantes sans prendre en compte la totalité des atteintes, qu'elles sont plutôt conçues comme des politiques de rattrapage plutôt que de prévention et qu'elles ne concernent généralement qu'un usage unique que l'homme fait d'une ressource et non pas l'ensemble de ses usages simultanés. Pour remédier à ces lacunes, le cadre d'analyse des *Régimes Institutionnels des Ressources (RIR)* (Knoepfel, Nahrath & Varone, 2007 ; Gerber, Knoepfel, Nahrath & Varone, 2009) associe à cette approche de l'analyse des politiques publiques celle de l'économie institutionnelle des ressources, focalisant l'attention sur la question des rivalités et des droits d'usage. Un régime institutionnel d'une ressource est ainsi défini comme « *l'ensemble des règles publiques ayant pour objectif de réguler le comportement des acteurs usagers*

*de biens et de services provenant d'un même système de ressource* » (Knoepfel & Nahrath, 2005, p. 226). Ces règles émanent de différents niveaux étatiques (communal, cantonal, fédéral ou encore international) et appartiennent soit aux politiques publiques, soit au système régulateur des droits de propriété (Schweizer, 2011). De plus, nous pouvons relever que le régime institutionnel, formé par la combinaison de ces deux types de régulation, va limiter et influencer les décisions et possibilités d'action des acteurs et les possibilités de concrétisation de leurs objectifs tandis que les moyens d'action à leur disposition vont leur permettre d'utiliser, d'acquérir et de gérer ces ressources. Autrement dit, comme nous le montrons ci-dessous, l'utilisation ainsi que la régulation institutionnelle des ressources touristiques sont totalement interdépendantes des acteurs, de leurs objectifs et des moyens d'action à leur disposition, c'est-à-dire des trois éléments clés d'un Régime Urbain.

Tout d'abord, la mise en œuvre concrète des **objectifs** des différents acteurs passe par l'utilisation de ressources stratégiques. Par exemple, les acteurs composant un régime urbain de type développement mettent en œuvre leur objectif de croissance via une stratégie d'usage du foncier basé sur la valeur d'échange (construction et vente) (Logan & Molotch, 1987). Pour le cas de Montreux, dans l'objectif de relancer le tourisme après la deuxième guerre mondiale, les acteurs créent une commission pour la modernisation de la ressource que constituent les infrastructures touristiques et de loisirs (Sauthier, 2011). Plus tard, à la fin du XX<sup>ème</sup> siècle, l'un des enjeux principaux est la reconversion des hôtels d'un usage touristique à un usage désormais non touristique via leur transformation en appartements. La concrétisation des objectifs d'un régime urbain passe ainsi toujours par la mobilisation de ressources naturelles, infrastructurelles ou culturelles. Et cette mobilisation va dépendre notamment des régulations qui entourent les différentes ressources.

Ensuite, **les moyens d'action** permettent aux acteurs d'acquérir, d'utiliser et de gérer les ressources stratégiques. L'argent, par exemple, permet aux acteurs d'acheter du foncier, de construire des infrastructures touristiques et de loisirs ou de rénover le parc d'hébergement touristique. Le droit, dans le cas des règlements locaux de construction, peut limiter la capacité des acteurs à utiliser les ressources, notamment foncière et immobilières, comme ils l'entendent. Le soutien politique, ou son absence, joue également un rôle fondamental dans la gestion des différentes ressources clés. Par exemple, en 1990, la majorité de la population de Finhaut autorise par référendum le Conseil communal (exécutif) à investir 2,1 millions de francs dans la transformation d'un ancien hôtel en appartements. Mais vingt ans plus tard, elle refuse au Conseil communal sa demande d'investissements dans un groupe hôtelier de Chamonix tout comme sa proposition de racheter plusieurs hôtels de Finhaut (Sauthier, Guex, & Roy, 2012).

Enfin, **les acteurs** locaux, qu'ils soient politiques, économiques ou civils, constituent non seulement les utilisateurs des ressources mais disposent de différents droits (propriété, usage, disposition) sur elles. De plus, ils s'approprient et mettent en œuvre dans leur périmètre d'action les politiques publiques communales, cantonales et fédérales en négociant des règles informelles, l'ensemble formant un Arrangement de régulation localisé (ARL) (Bréthaut, 2012). L'ARL représente ainsi la concrétisation à l'échelle locale des règles du régime institutionnel. Les acteurs locaux ont plusieurs manières de mettre en œuvre l'ARL. Ils peuvent décider de *concrétiser* les règles du régime institutionnel en appliquant la réglementation, de *compléter* l'étendue et la cohérence<sup>7</sup> du régime institutionnel s'ils estiment les régulations fédérales et/ou cantonales insuffisantes, de *contourner* les règles du régime institutionnel en décidant de ne pas les appliquer ou finalement de *détourner* les

---

<sup>7</sup> Ces deux notions d'étendue et de cohérence d'un régime institutionnel seront expliquées dans la partie suivante.



règles en les utilisant dans un objectif différent que celui prévu par la réglementation. Les caractéristiques de la mise en œuvre locale du régime institutionnel, ou autrement dit du mode de gestion des ressources, sont donc fortement dépendantes de la configuration d'acteurs. Ce concept d'ARL nous permettra alors de considérer non seulement le régime institutionnel lié aux ressources, dont une grande partie des règles provient des échelons national et cantonal, mais surtout leur mise en œuvre et leur appropriation par les acteurs locaux. Nos trois cas d'étude se trouvent dans le même pays et, pour Zermatt et Finhaut représentant respectivement le relais et l'abîme, dans le même canton. Ainsi, ces trois stations doivent composer avec les mêmes règles fédérales, auxquelles sont ajoutées des règles cantonales. Enfin, au niveau local, les acteurs s'approprient ces règles selon les modalités que nous avons décrites plus haut (concrétisation, complément, contournement et détournement).

De manière générale, nous considérons le régime institutionnel des ressources comme la forme que prend la manière de gouverner. Il illustre le régime urbain en action sur un enjeu d'aménagement et peut être vu comme une manifestation de l'action publique sur les ressources mobilisées dans la mise en œuvre du projet politique. Pour étudier cette dimension ressourcielle, nous allons utiliser le cadre des *Régimes Institutionnels des Ressources*, que nous présentons en détails dans la section suivante.

### 2.2.2 Les Régimes Institutionnels des Ressources (RIR)

#### LE PROBLEME DE LA GESTION DES RESSOURCES TOURISTIQUES

A la suite de l'article de Hardin (1968) sur *The Tragedy of the Commons*, de nombreux travaux, notamment ceux d'Ostrom (1990), ont été conduits sur la manière de gérer au mieux les ressources naturelles utilisées en commun par plusieurs individus, c'est-à-dire les *Common Pool Resources* (CPR). Ostrom (1990, p. 30) définit ce type de ressource comme « *a natural or man-made resource system that is sufficiently large as to make it costly (but not impossible) to exclude potential beneficiaries from obtaining benefits from its use* ». Ces CPR ont deux caractéristiques : premièrement, la soustraitibilité, autrement dit les usages des uns se font au détriment des autres et deuxièmement, la difficulté d'exclure des nouveaux usagers. En reprenant ce cadre théorique pour le cas du tourisme, Briassoulis (2002) définit les *Tourism Commons* (TC) comme étant l'ensemble plus ou moins étendu des ressources naturelles, infrastructurelles et socioculturelles présentes dans le périmètre de la société hôte. Les TC non seulement possèdent les deux caractéristiques des CPR recensées ci-dessus, mais elles ont, de surcroît, la particularité d'être utilisées par des groupes très divers (touristes et locaux) qui en font des usages hétérogènes. De plus, « *the commons are subject to variable and volatile demand* » (Briassoulis, 2002, p. 1069). En effet, contrairement aux locaux, les touristes sont des utilisateurs temporaires. Les besoins en TC connaissent donc des fortes variations saisonnières, ce qui pose des problèmes de planification et de gestion de leurs usages. L'accumulation de ces différents éléments a comme conséquence, de manière générale, des problèmes de surexploitation, de manque d'investissements et de mauvaise gestion des TC, ce que Briassoulis nomme, en s'inspirant de Hardin, la *Tragedy of the Tourism Commons*.

Comme mentionné dans la section précédente, dans le but d'analyser la durabilité de la gestion des ressources, l'approche des *Régimes Institutionnels des Ressources* (RIR) propose de prendre en compte non seulement les politiques publiques mais également le système régulateur des droits de propriété sur la ressource. On distingue alors les RIR selon deux dimensions qui sont leur étendue et leur cohérence (Knoepfel & Nahrath, 2005). L'étendue concerne le nombre de biens et services d'une ressource effectivement régulés, tandis que la cohérence renvoie à l'articulation des différentes

régulations entre elles (cohérence interne du système régulateur, cohérence interne du *Policy design*<sup>8</sup>, cohérence externe entre les deux composantes). En croisant ces dimensions, on aboutit à une typologie des régimes institutionnels<sup>9</sup> (Cf. Figure 2):

- 1) **régime inexistant** : il n'existe aucun droit de propriété sur la ressource et aucune politique publique ne la régule,
- 2) **régime simple** : un nombre restreint de biens et services de la ressource sont régulés de manière cohérente,
- 3) **régime complexe** : la majorité des biens et services sont régulés mais de manière partiellement incohérente,
- 4) **régime intégré** : l'intégralité des biens et services sont régulés de manière cohérente.

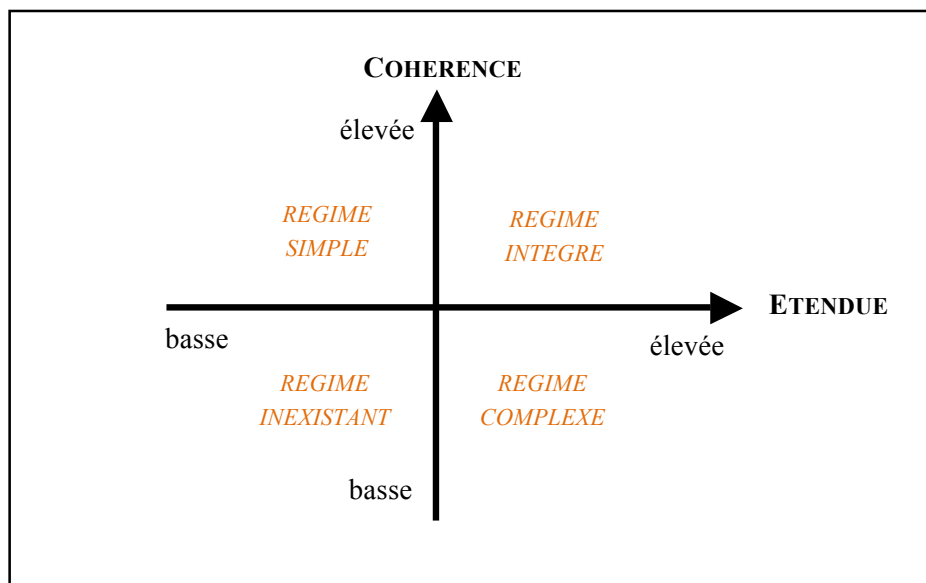


Figure 2 : Les quatre types de régimes institutionnels de ressources naturelles.  
Source : (Gerber & al., 2009)

Deux hypothèses principales peuvent être alors émises à partir de ce cadre théorique. La première est de supposer l'existence d'une relation causale entre le type de régime et la durabilité des usages de la ressource. Autrement dit, « *plus l'on s'approche d'une situation de régime intégré, plus les chances de créer des conditions d'usages durables de la ressource sont importantes. A l'inverse, moins le régime est développé, c'est-à-dire moins la cohérence et l'étendue (notamment relative) sont élevées, plus les risques de surexploitation de la ressource sont importants* » (Knoepfel & Nahrath, 2005, p. 241). La deuxième hypothèse a pour objectif d'expliquer les dynamiques de changement de régimes, en stipulant que « *plus la durabilité de la ressource est menacée, plus forte est la probabilité que l'on observe une augmentation de l'étendue du régime (nouvelle régulation pour de nouveaux usages) ou une amélioration de la cohérence (en introduisant de nouveaux mécanismes plus contraignants afin de coordonner les actions des différents acteurs)* » (Varone, Nahrath et Gerber, 2008, p. 13). Ainsi que nous l'avons relevé plus haut, nous allons nous intéresser plus particulièrement à la manière dont les acteurs locaux concrétisent, dans leur périmètre d'action, les règles du RIR, à travers la mise en place d'un Arrangement de régulation localisé (ARL).

<sup>8</sup> Le *Policy design* regroupe l'ensemble des politiques publiques d'exploitation et de protection d'une ressource (Knoepfel et Nahrath, 2005).

<sup>9</sup> Les deux cadres théoriques que nous utilisons se définissent par le mot « régime ». Ainsi, la terminologie étant identique, nous précisons à chaque fois le type de régimes (urbain ou institutionnel) dont il s'agit lorsqu'il y a ambiguïté.

Comme une analyse des modes de gestion de la totalité des ressources biophysiques, infrastructurelles et culturelles utilisées dans le cadre du développement touristique serait beaucoup trop longue et complexe pour le cadre de ce travail, nous allons nous concentrer sur les quatre ressources que nous estimons les plus pertinentes, d'après l'étude des trois trajectoires historiques de développement des stations touristiques que nous avons choisies, soit Finhaut pour l'abîme (Sauthier, Guex & Roy, 2012), Montreux pour la métamorphose (Guex, Roy & Sauthier, 2012) et Zermatt pour le relais (Roy, Guex, & Sauthier, 2012). De plus, ces ressources ne seront pas systématiquement étudiées sur toute la durée des trajectoires mais uniquement lors des moments où elles constituent des enjeux ou des objets de conflits au sein des processus décisionnels.

#### L'INFLUENCE DES RESSOURCES SUR LES TRAJECTOIRES DE DEVELOPPEMENT DES STATIONS TOURISTIQUES

Cette question des ressources a été traitée par différentes approches disciplinaires. Comme le relève Gerber (2006), ce terme a eu, à la base, une connotation économique. Utilisé tout d'abord au pluriel comme synonyme de richesses, il en viendra à partir du XX<sup>e</sup> siècle à désigner également les productions du sol et du sous-sol : on parle alors de ressources agricoles, minières ou pétrolières. C'est également de ce point de vue anthropocentré que nous allons considérer la ressource, plus particulièrement dans une approche institutionnelle et territoriale. Cette conception, notamment développée par Kebir (2010), envisage la ressource comme un processus relationnel entre un objet (savoir-faire, matière première, artéfact, etc.) et un système de production. Et « *cette relation, située dans le temps et dans l'espace s'établit au moment où une intention de production est projetée sur l'objet* » (Kebir, 2010, p. 70). Ainsi, un objet devient une ressource à partir du moment où un acteur lui reconnaît une utilité. Le statut d'une ressource évolue donc en même temps que changent les perceptions sociales.

La première ressource que nous allons étudier est naturelle : il s'agit du **sol**. Nahrath (2003) propose de le concevoir comme une ressource naturelle utilisable par l'homme en termes de biens et services en tenant compte de deux dimensions : 1) une dimension physico-biologico-chimique caractérisant le sol comme un élément naturel « vivant », et 2) une dimension spatiale où le sol est appréhendé en termes de surface et de volume. La prise en compte de ces deux acceptions de manière simultanée permet d'appréhender l'ensemble des usages de la ressource sol. Ensuite, nous nous intéresserons à deux ressources infrastructurelles : le **parc d'hébergement touristique** et les **infrastructures touristiques et de loisirs**. Comme le remarque Bréthaut (2012), si de nombreux travaux ont été consacrés aux ressources naturelles et à leur gestion, cela n'est pas le cas des ressources infrastructurelles, peu étudiées. En particulier, le cadre analytique des RIR a été formulé à l'origine pour les ressources naturelles et appliqué au sol, à l'eau, aux forêts, à l'air (Knoepfel & Nahrath, 2005) et plus récemment aux Réserves d'Actifs Naturels (Chabran & Napoléone, 2012). Il a ensuite été étendu aux ressources immatérielles avec le paysage (Gerber, 2006) et l'information (Olgiati, 2010), puis infrastructurelles avec les parcs de logement (Nicol, 2009), les infrastructures ferroviaires et aériennes (Nahrath, Csikos, Buchli & Rieder, 2008 ; Csikos, 2010) et les réseaux urbains de l'eau (Bréthaut, 2012). Le parc d'hébergement touristique et les infrastructures touristiques et de loisirs n'ont ainsi pas fait l'objet d'une analyse de leur mode de gestion, en particulier par le cadre d'analyse des RIR. Nous définissons le parc d'hébergement touristique comme l'ensemble des hôtels, des appartements de vacances et des résidences secondaires d'une station. Concernant les infrastructures touristiques et de loisirs, nous en considérerons trois catégories : celles liées à la culture (musées, galeries d'art, etc.), celles liées au sport (remontées mécaniques, patinoires, etc.) et celles liées aux divertissements (casinos, Kursaal, cinémas, etc.). Enfin, la dernière ressource choisie est immatérielle : il s'agit du **paysage**. Cette notion apparaît comme difficile à définir de manière univoque car plusieurs

conceptions s'opposent. L'objectif ici n'est pas de passer en revue ces différentes approches<sup>10</sup>, mais de proposer une définition du paysage adaptée à notre questionnement. Nous choisissons de considérer le paysage comme « *une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations* » (Convention européenne du paysage, 2000, article I). Le paysage peut ainsi être vu comme une *relation* entre un observateur et son environnement. L'un des intérêts de cette définition est qu'elle met l'accent sur le rôle clé joué par les observateurs, qui donnent du sens aux éléments physiques qu'ils perçoivent. On insiste alors sur la signification donnée au paysage, celle-ci étant susceptible d'évoluer avec le temps. Le paysage apparaît donc comme un construit social. Gerber (2006) le considère comme une *ressource culturelle secondaire* puisqu'il constitue avant tout une relation et qu'il dépend de l'agencement dans l'espace d'autres ressources fondamentales.

Le choix de ces quatre ressources se justifie par leurs liens avec les trajectoires de développement. Ainsi que nous l'avons noté dans la section précédente, Logan et Molotch (1987) ont insisté sur l'importance des marchés foncier et immobilier, auxquels appartiennent nos ressources sol, parc d'hébergement touristique et infrastructures touristiques et de loisirs, sur le développement des villes. Dans le cas particulier des destinations, il paraît évident que les enjeux immobiliers liés aux hôtels, aux appartements de vacances et aux résidences secondaires occupent une place prépondérante. Nous pouvons également faire l'hypothèse d'un lien entre, d'une part, l'évolution de leur nombre et la répartition entre les différents types (hôtels, appartements de vacances, résidences secondaires) et le succès (ou l'insuccès) de l'activité touristique. En particulier pour le cas des hôtels, « *la diminution d'une capacité hôtelière, sur une certaine période, est le signe d'un déclin certain (exemple des stations de la Manche)* » (Boyer, 1972, p. 179). En ce qui concerne les infrastructures touristiques et de loisirs, Butler (1980) a mis en évidence le lien entre leur usage et leur gestion et les différents moments du cycle de vie d'une station : le développement d'infrastructures dédiées principalement ou exclusivement aux visiteurs lors de l'étape deux d'implication locale, leur remplacement par d'autres plus grandes et plus élaborées pendant l'étape suivante de développement, puis une reconversion de ces infrastructures en équipements non touristiques ainsi que le non remplacement des équipements vieillissants lors de la phase de déclin. Il note également, lors de la phase de *rejuvenation* le développement de nouvelles infrastructures touristiques, celles-ci permettant la revitalisation de la station. De même, Corbett (2001) postule que le déclin de la plupart des villes d'eau américaines est liée en grande partie à la faiblesse de leurs infrastructures touristiques. Enfin, concernant la ressource paysage, les liens entre ses usages et régulations et les trajectoires de développement des lieux touristiques n'ont pas encore été investigués. Or, le paysage est un élément central du produit touristique : « *Scenery is a central ingredient of the tourism product* » (Briassoulis, 2002, p. 1069). Il constitue le moteur économique du tourisme car les touristes viennent avant tout pour le paysage : « *the ability to view natural and man-made scenes that are pleasing [...] is an important part of the tourism experience and is probably the principal motivation for many visitors* » (Healy, 1994, p. 597). Nous pouvons donc aisément faire l'hypothèse que le paysage joue un rôle important sur les trajectoires de développement des lieux touristiques.

### 2.2.3 Cadre conceptuel, questions et hypothèses de recherche

En synthétisant l'ensemble des éléments présentés, nous proposons de définir le *Régime Politique local* comme *une configuration locale d'acteurs publics et privés partageant des objectifs dont la mise en œuvre nécessite la mobilisation de ressources, en particulier foncière et immobilières, cette*

---

<sup>10</sup> Pour cela, voir le chapitre un de Reichler (2002) et l'introduction de Vander Gucht & Varone (2006).

*mobilisation dépendant : 1) de la possession (ou non) par les acteurs de certains moyens d'action et 2) des règles du RI de ces ressources ainsi que de leur concrétisation locale via un ARL.* A partir de cette notion, nous nous intéressons à deux questionnements. Tout d'abord, notre interrogation principale, posée en introduction, concerne l'influence du Régime Politique local sur la capacité de certaines stations à rester touristiques sur le long terme (trajectoire de relais), tandis que d'autres n'y arrivent pas et déclinent (trajectoire d'abîme) et que d'autres encore se transforment en des lieux qui, économiquement, ne reposent plus en premier lieu sur le tourisme (trajectoire de métamorphose). Un deuxième questionnement a trait à l'articulation entre les deux dimensions du Régime politique local, celle liée à la gouvernance et celle liée aux ressources. Plus précisément, nous cherchons à étudier, pour chacune des trajectoires, la manière dont ces deux composants s'affectent mutuellement. Afin de guider notre recherche, nous formulons plusieurs hypothèses de travail. Quatre hypothèses principales (H1., H2., H3., H4.) touchent aux caractéristiques du Régime Politique local pour chaque trajectoire ainsi que pour la période de démarrage du tourisme. Pour décrire le type de Régime Politique local, nous utilisons pour l'instant la typologie des Régimes Urbains (RU) de Stone (1989) à laquelle nous rajoutons les caractéristiques du Régime Institutionnel des Ressources (RIR). L'un des objectifs de cette thèse sera d'établir une typologie des Régimes Politiques locaux, qui combinerait les attributs des types de Régimes Urbains et ceux des Régimes Institutionnels des Ressources. Ensuite, nous faisons, pour chaque trajectoire ainsi que pour la période de démarrage du tourisme, des sous-hypothèses (H1.1, H2.1, H3.1, H4.1), concernant cette fois les liens et l'articulation entre les deux composants du Régime Politique local, c'est-à-dire la gouvernance locale et la régulation institutionnelle des ressources. Avant de détailler ces différentes hypothèses, nous proposons de les schématiser de la manière suivante :

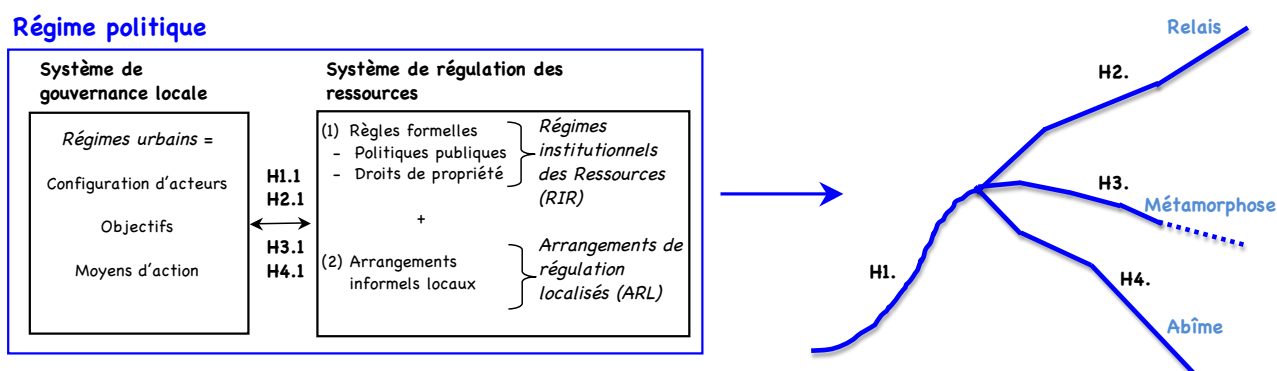


Figure 3 : Représentation schématique du cadre conceptuel et des hypothèses de recherche

**H1. La première phase plus ou moins longue de démarrage puis de croissance du tourisme dans les trois trajectoires (relais, métamorphose, abîme) est le résultat d'un Régime Politique local composé d'un RU de développement à orientation touristique et d'un RIR simple.** Le Régime Urbain (RU) a les caractéristiques suivantes, nécessaires pour permettre la mise en place d'une nouvelle activité économique : une stabilité, durant toute cette phase, des acteurs composant le régime, une présence forte d'acteurs privés qui investissent massivement dans le développement touristique, des acteurs touristiques formant une majorité au sein des autorités communales, d'importantes subventions publiques en faveur du tourisme et l'ensemble des décisions prises allant dans le sens du tourisme qui est l'objectif prédominant. Ce RU doit composer avec un RIR simple, fondé essentiellement sur les droits de propriétés, car les nouveaux usages touristiques des ressources sont trop récents pour que des politiques publiques aient déjà été formulées dans le but de les réguler.

**H1.1** Un RIR simple laisse aux acteurs locaux une marge de manœuvre importante pour mobiliser et utiliser les ressources stratégiques nécessaires au démarrage et à la croissance de l'activité touristique. Et pour garder cette marge de manœuvre, les acteurs se contentent de concrétiser les règles du RIR via un Arrangement de régulation localisé (ARL) sans les compléter par des arrangements informels supplémentaires.

**H2. Une trajectoire de relais est le résultat de la présence sur la longue durée d'un Régime Politique local composé d'un RU de développement à orientation touristique et d'un RIR intégré.** Les caractéristiques du RU sont les mêmes que celles recensées pour le RU de la première hypothèse. En ce qui concerne les ressources, le RIR est intégré afin de permettre un usage durable des ressources.

**H2.1** Pour garantir la durabilité de la gestion des ressources qui permettra leur renouvellement et donc la pérennité de l'activité touristique sur la longue durée, les acteurs, via un ARL, complètent et renforcent sans cesse les règles du RIR défini par les droits de propriété et les politiques publiques fédérales, cantonales et communales.

**H3. Une trajectoire de métamorphose est le résultat de l'évolution vers un Régime Politique local composé d'un RU de développement à volonté de diversification économique et d'un RIR peu étendu.** Le RU comporte les caractéristiques suivantes, indispensables à la reconversion économique : une stabilité au fil du temps des acteurs composant le régime, des liens forts entre acteurs publics et privés réunis derrière un objectif partagé de croissance économique qui ne concerne plus uniquement le tourisme et une construction d'équipements publics non prioritairement destinés aux touristes. Concernant la variable ressourcielle, le RIR est peu étendu, afin de permettre la reconversion des usages des ressources touristiques.

**H3.1** Un RIR peu étendu permet aux acteurs, à travers la mise en place d'un ARL faiblement restrictif, une importante marge de manœuvre dans la gestion des ressources, en particulier dans la reconversion des usages touristiques en des usages non touristiques (par exemple la transformation des hôtels en appartements résidentiels).

**H4. La trajectoire d'abîme est le résultat de l'évolution vers un Régime Politique local composé d'un non RU et d'un RIR peu étendu et/ou peu cohérent.** Le non RU comporte les caractéristiques suivantes, produisant une incapacité à gouverner qui va conduire la station vers l'abîme : un renouvellement incessant des acteurs politiques et plus généralement des acteurs composant le régime, c'est-à-dire une difficulté à mobiliser une coalition durable (au sens temporel), peu ou pas d'acteurs économiques prêts à investir dans le tourisme et une difficulté des acteurs publics à obtenir une majorité pour faire passer leurs projets. Du côté des ressources, on constate une difficulté (voire impossibilité) de reconverter les usages touristiques des ressources en des usages non touristiques et un RIR trop peu étendu et/ou trop peu cohérent pour assurer une gestion durable des ressources, ce qui entraîne leur détérioration voire leur destruction.

**H4.1** Les acteurs sont incapables de compléter le RIR pour mettre en place un ARL performant permettant une gestion durable des ressources touristiques.

Le postulat de base résumant les hypothèses ci-dessus peut alors se formuler ainsi : **la bifurcation dans les trajectoires de développement des stations touristiques résulte d'une évolution différente des Régimes Politiques.**

## 2.3 Méthodologie

La première étape de notre recherche consistait à établir un survol descriptif du développement touristique de Finhaut depuis 1860 jusqu'en 2010<sup>11</sup>. Cette trajectoire de métamorphose forme la variable dépendante que nous cherchons ici à expliquer. L'objectif de cette première recherche résidait dans la narration la plus neutre possible de la trajectoire, afin d'analyser sa dynamique et identifier les ressorts de son développement. Il s'agissait de mettre en évidence les périodes clés de l'évolution de Finhaut, en identifiant les moments de changements et de stabilité. Nous avons pu alors définir différentes phases qui se sont succédées dans le développement de Finhaut, ces phases étant séparées par des points d'inflexion synonymes de ruptures dans la dynamique de développement (Sauthier, Guex, & Roy, 2012). De manière à expliquer à présent ces points d'inflexion, nous avons défini des périodes de forage autour de ceux-ci durant lesquels nous allons analyser le Régime Politique local. En effet, nous nous intéressons en particulier aux moments où il y a des inflexions dans la dynamique globale de la trajectoire. En règle générale, les forages s'étendent sur 20 ans, soit 10 ans avant et 10 ans après le point d'inflexion, afin d'étudier le Régime Politique local qui mène au point d'inflexion et qui le suit directement. Il est vrai qu'à de rares exceptions, les points d'inflexion sont plutôt vus comme des « périodes » d'inflexion de un, deux, trois, quatre ou cinq ans, durant lesquels la dynamique globale de la trajectoire bascule ou se rompt. Ainsi, en "entourant" le point d'inflexion de 10 ans avant et de 10 après, nous sommes sûrs d'englober les événements déclencheurs d'une nouvelle phase. Cette période de 10 ans a été choisie de manière indicative. Il est clair que si nous trouvons certains éléments intéressants situés hors des forages, nous n'allons pas les exclure. C'est d'ailleurs le cas pour le quatrième forage (cf. infra). La Figure 4 ci-dessous représente les cinq phases du développement historique de Finhaut entre 1860 et 2010 ainsi que les six forages d'analyse :

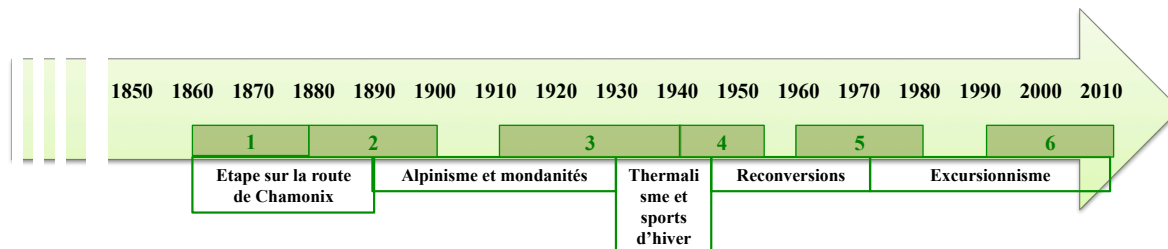


Figure 4 : Phases du développement de Finhaut et forages d'analyse

Plus précisément, les forages concernent les périodes suivantes :

- **Forage 1 (1860-1880)** : ce premier forage ne porte pas sur un point d'inflexion mais sur la période de démarrage de l'activité touristique. Quel est le rôle joué par le Régime Politique local dans le lancement de cette nouvelle activité économique ?
- **Forage 2 (1880-1900)** : il s'agit ici d'étudier le passage d'un tourisme d'étape à un tourisme de villégiature. Qu'est-ce qui, du point de vue du Régime Politique local, provoque l'inflexion, c'est-à-dire le basculement d'une phase à une autre ?
- **Forage 3 (1910-1940)** : ce troisième forage est un peu différent des précédents. En effet, nous commençons notre analyse 20 ans avant le point d'inflexion de 1930 correspondant au début de la phase de *Thermalisme et sports d'hiver*. La raison est que le début du passage à l'hydro-électricité a lieu en 1913. Ce nouveau secteur économique prendra de plus en plus d'importance, en particulier dans la phase suivante de *Reconversions*. Ainsi, il s'agit de voir

<sup>11</sup> Ce screening (Sauthier, Guex & Roy, 2012) est disponible à l'adresse suivante : [http://www.iukb.ch/fileadmin/ut/WP\\_Finhaut.pdf](http://www.iukb.ch/fileadmin/ut/WP_Finhaut.pdf)

pourquoi et comment le Régime Politique local commence à développer l'hydro-électricité déjà dans les années 1910. Celle-ci est-elle vue comme une alternative au tourisme ou alors comme un secteur à développer en parallèle ?

- **Forage 4 (1940-1955)** : on s'intéresse ici au passage à la phase de reconversions. Ces reconversions sont d'abord celles de plusieurs hôtels, qui sont dorénavant utilisés comme colonies de vacances, maisons de repos ou préventorium. Il s'agit également d'une reconversion vers le secteur hydro-électrique, débutée durant le forage précédent et qui s'accroît ici avec la construction d'un deuxième barrage et les discussions pour un troisième.
- **Forage 5 (1960-1980)** : ce forage correspond au passage à la dernière phase, nommée *Excursionnisme*. Celle-ci voit les pratiques touristiques évoluer vers une fréquentation journalière et le pôle d'intérêt se déplacer du village de Finhaut au barrage d'Emosson. Cette dernière phase est celle que nous avons identifiée comme le début de l'abîme touristique.
- **Forage 6 (1990-2010)** : ce dernier forage correspond au Régime Politique local actuel et nous permet d'analyser son rapport en particulier avec les différentes tentatives de relance de l'activité touristique.

Nous étudions alors successivement, pendant ces périodes de forage, le Capital Gouvernance puis celui Ressourciel. Pour le premier, nous analysons tout d'abord la configuration d'acteurs et leurs relations, qu'elles soient formelles ou informelles. Ensuite, nous identifions les objectifs prioritaires des acteurs publics, qu'ils soient liés ou non au développement touristique, grâce à l'analyse des décisions prises et des objets discutés. Puis, il s'agira de déterminer les moyens d'action utilisés par les différents acteurs pour atteindre ces objectifs, sur la base du cadre théorique tiré de Knoepfel, Larrue et Varone (2006) que nous utilisons pour opérationnaliser cette notion. Ces derniers distinguent dix types de moyens d'action :

- **l'argent** est un moyen d'action clé aisément identifiable et surtout indispensable pour mener à bien des objectifs de développement. De manière générale, le moyen d'action monétaire est le plus facilement mesurable et échangeable ou substituable aux autres. Par contre, il est également celui qui est distribué de la manière la plus inégalitaire entre les différents groupes d'acteurs.
- **le droit** constitue la source de légitimation par excellence de toute action publique. Sous forme de bases légales et réglementaires, il est un moyen d'action important des acteurs publics (mais pas seulement), en l'absence duquel les actes administratifs peuvent être contestés. La dotation des différents acteurs en ce moyen d'action est défini par l'ensemble des règles de droit constitutionnel, civil, public, etc. adoptées par le législateur et le pouvoir exécutif.
- **l'organisation** est construite à partir des attributs individuels des acteurs en présence, de la qualité de l'organisation des structures administratives ou sociétales auxquels ils appartiennent et de l'existence de réseaux de relations entre les différents acteurs.
- **le consensus** représente un accord partagé par les acteurs autour d'un projet ou d'une politique. Son absence peut amener des conflits et des obstructions. Les acteurs publics ont besoin d'un consensus minimal pour pouvoir mettre en œuvre de manière efficiente leurs politiques.
- **le soutien politique** constitue un moyen d'action dont les acteurs, selon les règles de l'Etat de droit démocratique, ont nécessairement besoin pour obtenir l'approbation par l'autorité législative des nouvelles bases légales qu'ils défendent.
- **le personnel** est un moyen d'action présent soit en terme quantitatif soit en terme qualitatif et dépend des capacités de recrutement mais aussi de formation du personnel.



- **l'information** est l'un des fondements de la capacité d'intervention des acteurs publics et privés. Rare et souvent inégalement réparti entre les acteurs, ce moyen d'action est constitué des connaissances nécessaires pour atteindre les différents objectifs. En ce sens, le savoir fournit une base essentielle à la décision.
- **l'infrastructure** recouvre l'ensemble des biens tangibles à la disposition des acteurs, y compris les acteurs publics, qu'ils en soient propriétaires ou qu'ils en aient acquis un droit d'usage.
- **le temps** renvoie au pouvoir de définir des délais, au temps à disposition pour telle ou telle tâche ainsi qu'à la maîtrise de l'agenda politique.
- **la force** concerne les interventions physiques ou les pressions symboliques exercées par certains acteurs pour en contraindre d'autres à modifier leur comportement ou à renoncer à leur projet.

Afin d'atteindre leurs objectifs, les acteurs vont mobiliser ou échanger un certain nombre de moyens d'action qu'ils ont à leur disposition (Knoepfel, Larrue, & Varone, 2006). C'est cela qui va nous intéresser, c'est-à-dire quels sont les moyens d'action mobilisés par quels types d'acteurs pour atteindre les objectifs du Régime Politique local. Notons que nous n'allons pas analyser pour chaque forage l'ensemble de ces moyens d'action. Le temps et la force ne seront pas traités car, au cours de notre analyse, ils ne sont pas apparus comme des moyens d'action déterminants dans les différents Régimes Urbains. L'infrastructure sera, quant à elle, traitée dans le Capital Ressourciel. Le personnel et l'information représentent deux dimensions qui sont analysées dans le Régime d'accumulation socio-économique, l'un des deux autres Régimes formant le Capital Touristique (cf. section 1.2). Nous reprenons alors uniquement les éléments principaux de ces deux moyens d'action.

Pour l'analyse du Capital Ressourciel, l'objectif est de repérer des conflits ou des rivalités autour des quatre ressources que nous avons présentées dans la section 2.2.2, soit le sol, le paysage, le parc d'hébergement touristique et les infrastructures touristiques et de loisirs. De plus, ces ressources ne sont pas systématiquement étudiées sur toute la durée des trajectoires mais uniquement lors des moments où elles constituent des enjeux ou des objets de conflits au sein des processus décisionnels. Ainsi, nous choisissons un ou deux conflits par période de forage, ceux-ci devant être vus comme les rivalités polarisant le plus les discussions lors des différentes périodes. Ensuite, nous étudions les régulations autour de ces conflits ainsi que les arrangements locaux, c'est-à-dire la manière dont les acteurs s'y prennent pour résoudre ces rivalités, à partir du cadre théorique des *Régimes Institutionnels des Ressources* (Knoepfel, Nahrath, & Varone, 2007, Gerber, Knoepfel, Nahrath & Varone, 2009). Enfin, concernant les sources, les diverses informations ont été récoltées via l'étude de la littérature scientifique ou grise, d'articles de la presse locale et régionale, de rapports administratifs, de procès-verbaux des séances des conseils communaux et du Grand Conseil du Canton de Vaud, de lois, conventions et règlements, et de données statistiques.

Chaque forage correspond à un chapitre et est organisé de manière similaire. Nous commençons par effectuer un rappel des éléments principaux de la trajectoire qui se passent durant le forage, avant de donner quelques indications contextuelles sur la politique suisse et celle vaudoise du tourisme durant les années traitées. Cette partie a ainsi pour objectif d'intégrer à notre analyse les dimensions supra locales qui façonnent également les processus de décision et qui ne sont pas prises en compte dans l'approche des Régimes Urbains. L'étude de ces dimensions nous permet de mieux comprendre les dynamiques à l'œuvre, notamment en replaçant certaines actions et décisions dans un contexte plus large. Par exemple, les différentes décisions des acteurs politiques locaux touchant le tourisme n'ont pas la même signification si l'on sait qu'ils se contentent d'appliquer une loi cantonale sur le tourisme ou si, en l'absence d'une telle politique, ils édictent d'eux-mêmes de nouvelles règles. Ensuite, nous

passons à l'analyse du Capital Gouvernance puis à celui Ressourciel, avant de nous intéresser à l'articulation entre ces deux dimensions au sein du Régime Politique. Une dernière partie concernant les effets du Régime Politique sur la trajectoire durant le forage clôt chacun des chapitres.

## 2.4 La trajectoire de développement de Finhaut

Comme précisé dans l'avant-propos, *Finhaut* (VS) a été choisi comme cas d'étude pour la trajectoire d'*abîme*. L'analyse de cette trajectoire de développement a fait l'objet d'un premier working paper<sup>12</sup>, dont nous synthétisons ci-après les différentes étapes de développement.

### SITUATION PRE-TOURISTIQUE

Comme tous les Valaisans de l'époque, les Fignolins menaient une vie essentiellement pastorale : élevage de troupeaux, culture de légumes et cueillette de baies (Perriard-Volorio, 1991). Les débuts du tourisme à Finhaut sont étroitement liés à la proximité de Chamonix et à son développement à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est en 1741 que William Windham, jeune et riche héritier anglais décida de se rendre à Chamonix afin d'explorer ces montagnes qu'il apercevait depuis Genève. Un autre anglais, Richard Pococke, se joignit à lui et ensemble ils montèrent une expédition. Windham publia alors le manuscrit de son périple, intitulé *Relation d'un voyage aux Glacières de Chamonix par M. Windham, anglais*. Ensuite, en 1760, Horace-Bénédict de Saussure lança un appel et promit une récompense à la personne qui serait la première à gravir le Mont-Blanc (Equipe MIT, 2005). Son ascension représentait alors essentiellement une expérimentation (Guidici, 2000). La diffusion du manuscrit de Windham ainsi que du pari de Saussure se répandit dans les salons mondains de l'Europe des Lumières et amena à Chamonix une foule d'alpinistes de plus en plus dense (Equipe MIT, 2005). La première auberge ouvrit en 1770 et le petit village devint peu à peu un lieu de résidence pour la villégiature estivale (Boyer, 2008). La conquête du Mont-Blanc par le docteur Paccard et son guide Balmat en 1786 eut un fort retentissement qui finit d'asseoir la réputation de Chamonix. Pour en revenir à Finhaut, la vallée du Trient permettait aux voyageurs de rallier Chamonix depuis le Valais. Cependant, pour l'instant, ils ne passent pas par Finhaut mais par la route du Col de la Forclaz.

### PREMIERE PHASE (1860-1890) : ETAPE SUR LA ROUTE DE CHAMONIX

Comprenant l'intérêt qu'elles avaient d'accroître le nombre de voyageurs par cet itinéraire, les autorités de Salvan décident en 1855 d'améliorer le simple sentier muletier qui relie leur commune à la plaine. Cette route des diligences sera achevée à Salvan en 1858, alors qu'il faudra attendre 1867 pour l'amélioration du tronçon Salvan-Châtelard (Benedetti, 2007). En 1859, la ligne de chemin de fer du Simplon atteint Vernayaz, l'embouchure de la vallée du Trient, ce qui permet une intensification du trafic via Salvan-Finhaut. Dans un guide de 1866, le chemin Salvan-Finhaut est enfin proposé en toute égalité avec les deux autres voies. De plus, dans l'optique d'augmenter le transit via cette voie, la commune de Salvan fait bâtir en 1871 l'Hôtel des Gorges du Trient à Vernayaz, afin que les voyageurs puissent se reposer une nuit avant de prendre la route (Perriard-Volorio, 1991). Notons que les gorges du Trient s'ouvrent aux visiteurs en 1860 et que des galeries leur permettent de s'y enfoncer sur 800 mètres. La vallée du Trient va alors connaître une renommée grandissante et des voyageurs toujours plus nombreux vont emprunter cet itinéraire et ainsi transiter par Finhaut. Face à cet afflux de visiteurs, les Fignolins décident de construire des établissements pour les accueillir. Quatre hôtels ou

---

<sup>12</sup> Sauthier, G., Guex, D. & Roy, J. (2012). La trajectoire historique du développement touristique de Finhaut entre 1860 et 2010. *Working paper N°1*. Sion : Institut Universitaire Kurt Bösch. Disponible à l'adresse : [http://www.iukb.ch/fileadmin/ut/WP\\_Finhaut.pdf](http://www.iukb.ch/fileadmin/ut/WP_Finhaut.pdf)

pensions verront le jour entre 1860 et 1880. L'hébergement et le repas à l'hôtel sont alors les uniques services offerts sur place. Aucun débit de boisson ou restaurant hors ceux des hôtels n'est encore ouvert. De plus, les guides sont soit ceux de Martigny amenant les voyageurs à Chamonix, soit ceux de Chamonix les faisant revenir vers le Valais.

Il n'y a pour l'instant pas de pratique touristique à proprement parler, puisque les voyageurs ne font que transiter par Finhaut. Enfin, pour cette première phase, il est difficile d'identifier le type de voyageurs qui arrivent à Finhaut car aucune statistique n'était tenue. On peut cependant contourner cette difficulté en regardant la nationalité des visiteurs qui se trouvaient à Chamonix à cette époque, puisque ce lieu constituait le but du voyage des étrangers qui passaient par Finhaut. On peut alors relever qu'en 1865, soit au début de cette première phase, les Britanniques forment à Chamonix la première clientèle avec 32 % des visiteurs. Ils sont suivis par les Américains (25 %), puis par les Français (23 %) et les Allemands (9 %) (Joly, 1963). Ainsi, en laissant de côté les Français dont la majorité ne passait certainement pas par la Vallée du Trient car cela leur aurait fait faire un détour pour se rendre à Chamonix, on peut supposer que les voyageurs qui passent par Finhaut à cette époque sont en grande majorité Britanniques, mais également Américains et Allemands. On peut également noter que ces passages ne se font qu'en saison d'été. En effet, à partir du milieu du XIXe qui voit débiter la grande période de l'alpinisme, les ascensions se font toujours en été. La montagne hivernale demeure pour l'instant rébarbative. Avant 1880, aucun alpiniste ne s'y risque l'hiver (Boyer, 2008). Une anecdote, relatée par Coquoz (1992) permet de montrer l'augmentation importante du transit par cette route Vernayaz-Salvan-Finhaut. Jusqu'en 1874, le poste de douane et de péage se trouve à La Forclaz, c'est-à-dire sur la route montant depuis Martigny, à l'endroit où se séparent les chemins par le Col de Balme et par la Tête-Noire. En 1874, le Conseil Fédéral décide de créer un bureau de douane au Châtelard<sup>13</sup>. En attendant la construction des locaux, ce bureau est transféré à Finhaut, tandis qu'un bureau secondaire est maintenu à La Forclaz. Enfin, le 1<sup>er</sup> novembre 1881, le poste de douane fut inauguré à Châtelard. Ainsi, dès lors, la commune de Finhaut pourra compter sur des emplois dans l'administration. Du côté de l'école, on sait qu'il existait une seule classe jusqu'en 1868, date où les filles et les garçons furent séparés et virent l'arrivée d'un deuxième instituteur (Benedetti, 1998). Ensuite, en 1875, s'ouvrit une école au Châtelard, en plus des deux que comptait Finhaut (une pour les filles et une pour les garçons).

#### DEUXIEME PHASE (1890-1930) : ALPINISME ET MONDANITES

Le développement touristique de Finhaut va ensuite s'accélérer. S'il n'y a en 1860 qu'un seul hôtel et cinq en 1880, c'est surtout à la fin du XIXe siècle que la station va connaître une vague de constructions, avec cinq hôtels bâtis entre 1895 et 1900. Autrement dit, durant ces cinq années, le nombre d'hôtels va doubler, passant de cinq à dix établissements. On peut donc raisonnablement situer le commencement de la villégiature à Finhaut à ce moment-là. Des hôtels vont ensuite continuer à voir régulièrement le jour. Jules Emonet, dans son étude sur l'industrie hôtelière du canton du Valais parue en 1907, dénombre cette année-là pas moins de 13 hôtels et pensions à Finhaut. On peut relever que l'hôtellerie passera des années difficiles durant la première guerre mondiale, car le nombre de touristes va brutalement chuter : le train Martigny-Châtelard, qui avait transporté 113'240 passagers en 1911 n'en aura plus que 21'130 en 1915 (Michellod, 1987). Finhaut accueillera alors des internés, notamment des prisonniers français. Cela ne suffira cependant pas à maintenir en activité la totalité des hôtels. La fin de la guerre voit la réouverture progressive des différents hôtels. Le *Guide Baedeker* de 1920 recense 13 établissements hôteliers à Finhaut.

---

<sup>13</sup> Rappelons que Le Châtelard est l'un des villages de la commune de Finhaut, là où se situe la frontière avec la France.

En considérant le nombre d'emplois dans l'hôtellerie pour le district de St-Maurice<sup>14</sup> d'après les recensements fédéraux de la population, on peut constater une forte augmentation entre 1880 (50 emplois) et 1900 (227 emplois). Finhaut participe à cette hausse puisque le nombre de ses hôtels passe de 5 en 1880 à 10 en 1900. N'oublions cependant pas que la station de Salvan voit également son tourisme se développer. En 1905, selon le recensement fédéral des entreprises, la commune de Finhaut compte 148 personnes actives dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration. A côté des hôtels, des commerces annexes s'ouvrent également : boulangeries, bazars, boucherie, cordonniers, cochers, menuisiers, guides, etc. (Schupbach, 2010). D'ailleurs, on note en 1912 que « *Finhaut est (...) un bourg alpestre, où l'on trouve tout ce que l'on trouve à la ville* » (Salvan-Les Marécottes, Finhaut, 1912, p. 124).

Dès 1888, on commence à discuter de l'idée de relier Martigny à Chamonix par un chemin de fer qui desservirait la Vallée du Trient (Coquoz, 1992). Cependant, les travaux ne commencent qu'en 1902 et la voie peut s'ouvrir à l'exploitation le 20 août 1906. Une gare est alors construite à Finhaut pour accueillir un arrêt de la ligne. Même si le Martigny-Châtelard permet à la population locale de sortir de son isolement puisqu'elle est dorénavant reliée à la plaine, on peut affirmer que sa vocation est avant tout touristique. Une publicité de 1907 l'annonce d'emblée : « *les voitures du chemin de fer de Martigny au Châtelard, construites spécialement pour l'agrément des touristes, permettent de jouir pleinement des beautés du paysage de la vallée du Trient* » (Chemin de fer de Martigny au Châtelard, 1907). De plus, durant les premières années, le service des trains ne fonctionne que durant la saison touristique, soit du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre et en raison de six courses journalières aller-retour (Coquoz, 1992). Comme à l'époque les classes primaires et secondaires n'étaient ouvertes que du 1<sup>er</sup> novembre au 30 avril, une grande partie du personnel saisonnier du Martigny-Châtelard, que ce soit les chefs de gare ou les contrôleurs du train, était constituée du personnel enseignant masculin. Cette activité leur offrait un complément tout indiqué pour pouvoir bénéficier d'une occupation annuelle ininterrompue. Il faudra alors attendre 1935 pour que la totalité de la ligne reste ouverte toute l'année. Relevons enfin que le tronçon français entre Châtelard et Chamonix est inauguré en 1908, en présence notamment d'une cinquantaine de journalistes français, anglais, italiens et suisses (De Chamonix à Martigny, 1908). Le Valais est dorénavant relié à Chamonix par le rail.

Du côté des innovations techniques, le télégraphe arrive en 1888 à Finhaut (Benedetti, 1998), tandis que le téléphone est installé en 1898 (Coquoz, 1899). Un bureau de poste ouvre en 1890. Il faudra ensuite attendre 1920 pour que la commune dispose d'une ligne téléphonique directe avec Martigny (Benedetti, 1998). Le 1<sup>er</sup> juillet 1902, la commune entre « *dans une nouvelle phase de transformation. En effet, la lumière électrique est installée à Finshauts* » (Transformation de Finshauts, 1902, p. 2)<sup>15</sup>. Cependant il s'agit pour l'instant d'éclairage privé. Ce n'est qu'en 1910 que Finhaut disposera d'un éclairage public, soit quatre réverbères situés à proximité des hôtels, malgré une première demande de la Société de Développement à la commune en 1907 pour l'installation de cinq lampes publiques dans le village (Schupbach, 2010). On comptera encore plus d'une vingtaine d'années pour voir les hôtels installer le confort moderne.

<sup>14</sup> Jusqu'en 1905, il n'y a pas de chiffre disponible pour l'échelle communale.

<sup>15</sup> Nous pouvons noter que les premiers essais d'éclairage électrique en Valais eurent lieu à Monthey et à Sion en 1884 (Canton du Valais, 1884). Du côté des stations touristiques, un hôtel de Loèche-les-Bains vante en 1892 déjà (soit dix ans avant Finhaut) qu'il possède la lumière électrique. Zermatt suivra de peu puisqu'en 1893 la Gazette de Lausanne écrit que « dans quelques jours, tout le village et les hôtels seront éclairés à la lumière électrique » (Chronique valaisanne, 1893, p. 2).

Les touristes en villégiature à Finhaut ont deux occupations principales : la visite de sites naturels alentours (par exemple la cascade de la Pisse-Vache et les Gorges du Trient à Vernayaz, les gorges du Dailley à Salvan) et les promenades, ascensions et excursions. En particulier, les massifs de Bel-Oiseau, de la Rionda, des Aiguilles-Rouges ou encore du Trient attirent de très nombreux « *alpinistes [qui] choisissent cette station pour leurs pérégrinations* » (Monod, 1904, p. 2). On parle même de Finhaut comme étant « *le quartier général des alpinistes dans cette région* » (Reymond, 1909, p. 2). Les mondantités jouent également un rôle important : conférences, bals ou encore concerts animent les soirées à Finhaut. Notons que la Société de Développement est créée en 1904. Dès cette année-là, elle engage un docteur pour la saison d'été et fait quelques améliorations pour les visiteurs, notamment l'installation de bancs publics et de panneaux indicateurs. Concernant les touristes, nous pouvons noter que durant cette deuxième phase de la trajectoire de développement de Finhaut, la clientèle est majoritairement anglaise. A côté de la saison estivale prépondérante, il semble y avoir dès le début du XXe siècle une fréquentation également hivernale.

Juste avant la première guerre mondiale, Finhaut amorce son virage vers la production d'hydro-électricité. Une usine électrique est construite à Châtelard en 1925, tandis que la même année se terminent les travaux du barrage de Barberine, débutés en 1918 (Berrau, 1982). Ce gigantesque chantier amène à la population de Finhaut des retombées économiques non négligeables : les ingénieurs louent avec leur famille des chalets, villas ou appartements dans le village et consomment sur place.

#### TROISIEME PHASE (1930-1945) : THERMALISME ET SPORTS D'HIVER

Le 24 novembre 1929, la bourse de New York s'effondre. C'est le crash de Wall Street, qui va marquer le début de la Grande Dépression. La crise gagne rapidement l'Europe et en particulier la Grande-Bretagne. La chute de la livre anglaise a une mauvaise influence sur le tourisme suisse puisqu'en 1932, les touristes anglais en Suisse baissent de 68 % (Le mouvement touristique en Suisse, 1933). Les hôtes américains et allemands ne sont pas en reste puisqu'ils diminuent, la même année, de respectivement 32 % et 35 %. La très forte dépendance de Finhaut envers la clientèle anglaise va donner un net coup d'arrêt au tourisme local. La station enregistre en 1932 une perte de 47 % de clientèle par rapport à 1931, déjà considérée comme une année de crise pour l'hôtellerie. Les conséquences sur l'activité touristique ne se font pas attendre : cinq hôtels sont en faillite à Finhaut au début des années 1930 (Carrier, 1970). Ils sont alors repris par des créanciers qui continuent l'exploitation. Le nombre d'hôtels ouverts restera ainsi à 15 jusqu'à la deuxième guerre mondiale. Le conflit entraînera alors la fermeture temporaire de plus de la moitié des établissements : on ne compte plus que 7 hôtels ouverts en 1945. Si l'on observe pour cette troisième phase l'évolution des emplois dans la catégorie statistique *Commerce, hôtellerie, transports* des recensements de la population, on constate tout d'abord une baisse entre 1930 et 1941 de 71 à 58 emplois sur la commune de Finhaut. Ceux-ci remonteront après la guerre et s'élèveront à 83 en 1950.

En 1930, une découverte scientifique va permettre à la station de proposer une nouvelle pratique touristique. En effet, cette année-là, le Professeur Louis Maillard de Lausanne analyse l'eau de Finhaut et annonce un taux de radioactivité exceptionnel de 25 unités Mach, soit la deuxième eau en Suisse de ce point de vue, après les eaux de Disentis (48 unités Mach)<sup>16</sup>. L'eau de la commune est mise en bouteille sous le nom de « Radi-Eau ». On recommande alors de venir dans la station pour une cure

---

<sup>16</sup> Une deuxième analyse des eaux communales aboutit à un résultat de 8 unités Mach, qui, même s'il est très inférieur aux 25 unités Mach calculées par le Professeur Maillard, fait des eaux de Finhaut les quatrièmes eaux les plus radioactives de Suisse (Benedetti, 1998).

d'eau, à combiner avec une cure d'air et de soleil (Perriard-Volorio, 1991). On fonde de grands espoirs sur cette découverte « *qui causera, à n'en pas douter, une révolution complète dans l'industrie hôtelière de la vallée* » (Vouilloz, 1931, p. 3). Cette nouvelle forme de pratique permet à la station de redynamiser son tourisme : « *A Finhaut, presque tous les chalets sont loués et les hôtels ont bien du monde. Il y a en tout cas une sérieuse amélioration sur les années précédentes* » (La saison en Valais, 1934, p. 2). La deuxième guerre mondiale viendra stopper cet élan prometteur. En effet, la mode des cures d'eau radioactives disparut rapidement après 1945, les dégâts provoqués par les bombes atomiques larguées sur Hiroshima et Nagasaki ayant freiné assez net l'engouement pour les produits radioactifs.

A côté des cures, Finhaut essaie de développer les sports d'hiver. Le ski-club Trient-Finhaut est fondé en 1925 (Beecroft, 2010). Au début des années 30, la station dispose de pistes de ski et organise régulièrement des concours et des exhibitions. Dès l'hiver 1935, Finhaut figure dans la revue *En Valais : revue du tourisme et liste des étrangers* aux côtés de Zermatt, Saas-Fee, Crans, Münster et Montana pour annoncer ses manifestations hivernales. En 1936, la station se dote d'un tremplin de ski. En 1938, une patinoire est construite (Société de développement Finhaut-Châtelard-Giétroz, 1987). Dans l'optique de développer les sports d'hiver, la ligne de chemin de fer Martigny-Châtelard reste ouverte toute l'année à partir de 1935. Si l'on observe l'évolution des arrivées hôtelières durant cette troisième phase, on peut tout d'abord constater une forte progression au début des années 1930 : elles passent de 1883 en 1934 à 2616 en 1938, soit une augmentation annuelle moyenne de 8,5 % sur ces quatre ans. Comme nous l'avons mentionné plus haut, la crise des années 1930 entraîne une chute des clients étrangers, en particulier anglais. Les statistiques de l'OFS indiquent pour ces années-là une majorité de touristes suisses dans les arrivées hôtelières, environ 65 %. Les listes des étrangers publiées par le Grand Hôtel Eden à Finhaut, seul établissement ayant fait paraître ses listes pour 1930, 1931 et 1933, reflètent bien cette nouvelle distribution de la clientèle. Elles montrent un taux d'hôtes suisses de près de 70 %. Ensuite, la proportion d'Allemands s'élève à 9 %, celle des Français à 6 % et celles des Belges à 4 %. Seule une poignée de clients sont anglais. L'annonce de la mobilisation générale en 1939 va freiner net l'encourageante progression des arrivées hôtelières. Ces dernières s'effondrent à 519 en 1940 avant de remonter à 1094 en 1945. Sans surprise, durant les années du conflit mondial, les touristes suisses composent le 98 % de la clientèle. La durée moyenne du séjour évolue peu durant cette phase puisqu'elle s'élève à 6,4 jours en 1934 et 5,9 jours en 1945, tandis que le taux d'occupation des lits passe de 19 % en 1934 à 35 % en 1945. Autrement dit, un lit hôtelier à Finhaut est occupé en moyenne 69 jours par année en 1934 et 128 jours en 1945.

#### QUATRIEME PHASE (1945-1970) : RECONVERSIONS

Comme lors de la première guerre mondiale, Finhaut va recevoir des internés pendant et après ce deuxième conflit<sup>17</sup>. Dès la sortie du conflit, plusieurs hôtels sont reconvertis en colonies de vacances, maisons de repos ou encore préventoriums, la guerre ayant entraîné la fermeture temporaire de près de la moitié des établissements. La conséquence de ces transformations est directement observable dans les statistiques de l'OFS : le nombre de lits hôteliers diminue quasiment de moitié entre 1940 et 1950, passant de 645 à 352. Deux hôtels fermeront encore à la fin des années soixante : on compte alors plus que huit hôtels ouverts en 1970. Concernant les emplois, le recensement des entreprises compte pour

---

<sup>17</sup> L'internement de prisonniers malades ou blessés des Etats belligérants est une mesure prise à l'initiative du Conseil Fédéral et du Saint-Siège. Elle consiste « *à héberger les prisonniers dans les hôtels les plus touchés par la crise. Les hôteliers sont d'abord séduits par cette initiative, mais finissent par être déçus : leurs établissements ne sont pas remplis par les internés et ils n'ont la permission de recevoir aucun touriste. En outre, les tarifs versés (4 fr. par jour par homme et 6.- par officier) s'avèrent insuffisants* » (Perriard-Volorio, 1996, p. 145).

1955 dans la catégorie *Transports, hôtellerie* près de 123 personnes occupées, soit près de 68 % des personnes occupées au total dans les entreprises communales. En 1965, ce nombre augmentera à 151, sachant que la catégorie prise en compte cette fois est celle des *Transports, postes, hôtellerie*. Cela représente alors 72 % de la totalité des personnes occupées.

Après la deuxième guerre mondiale, Finhaut n'abandonne pas son idée de devenir une station hivernale. Un skilift est inauguré en 1959 (Nouvelles touristiques, 1959). Finhaut se vend au début des années 1960 comme une station d'hiver équipée, aux côtés de Zermatt, Verbier, Montana, Crans, Saas-Fee ou encore Champéry (Valais, 1960). D'ailleurs, durant cette quatrième phase, les guides présenteront Finhaut comme une station d'été et d'hiver. Concernant les pratiques, outre les sports d'hiver dont nous venons de parler, nous pouvons tout d'abord mentionner l'aspect médical. La transformation d'hôtels en préventorium ou maisons de repos permet aux touristes de venir se soigner et se reposer à Finhaut. Cela lui permet d'être présenté dans les guides, notamment dans le *Guide automobile Baedeker* sur la Suisse de 1955, comme une « *station climatique* » (Baedeker, 1955, p. 169). Ensuite, Finhaut accueille de nombreux jeunes pour des colonies de vacances. Enfin, la pratique de la randonnée est toujours présente.

Entre 1945 et 1970, les arrivées hôtelières seront en augmentation régulière et continue, passant de 1094 à 2429, soit un taux d'accroissement annuel moyen de plus de 3 % sur 25 ans. Cette croissance est dopée majoritairement par la clientèle étrangère. En regardant le détail des provenances durant cette phase, on constate que les cinq premières nationalités sont toujours identiques (mais pas forcément dans le même ordre) : la Suisse, la France, la Grande-Bretagne/Irlande, la Belgique/Luxembourg et les Pays-Bas forment ensemble plus du 95 % des nuitées hôtelières. La durée moyenne de séjour est également en augmentation pendant cette quatrième phase : elle se monte à 5,9 jours en 1945, 6,9 en 1955 et 7,6 jours en 1970. De son côté, le taux d'occupation des lits passe de 35 % (128 jours par année) en 1945 à 27 % (99 jours) en 1955 puis 37 % (135 jours) en 1970. Concernant la saisonnalité du tourisme, l'été est, durant cette quatrième phase, toujours la saison dominante. De plus, pour cette phase, nous disposons des arrivées hôtelières comptées séparément pour la saison d'été (de mai à octobre y compris) et pour la saison d'hiver (de novembre à avril y compris). On constate alors que les arrivées hôtelières concernent à près de 90 % en moyenne la saison d'été. Ainsi, le tourisme est extrêmement saisonnalisé et, malgré toute sa volonté et ses efforts, Finhaut ne réussit pas à attirer des foules de touristes en hiver.

Au début des années 1950, le secteur hydro-électrique est redynamisé. Afin de faire face à la demande croissante en électricité, les CFF décident de construire un nouveau barrage au Vieil-Emosson. Enfin, le barrage d'Emosson, s'il était déjà discuté en 1953, ne fut terminé que 20 ans plus tard. Les travaux de ce troisième barrage eurent lieu entre 1967 et 1973. Le secteur hydro-électrique permet à Finhaut de disposer de redevances et d'impôts importants : en 1965, ils représentaient le 50 % du total des recettes communales (Gay-Balmaz, 1998). De plus, il faut ajouter la fourniture gratuite d'électricité pour les rues et bâtiments publics (Coquoz, 1992). En 1968, Finhaut est enfin relié à la plaine par la route : une artère le relie désormais à la route internationale de la Forclaz. Un journal local souligne alors que « *c'est là, principalement sur le plan touristique, une heureuse réalisation qui aura des incidences heureuses pour l'avenir. Car la coquette station de Finhaut sort enfin de son isolement séculaire au point de vue routier évidemment, car il ne faut pas oublier la liaison traditionnelle qui existe avec Martigny par la ligne du chemin de fer* » (Octodurus, 1968, p.1).

CINQUIEME PHASE (1970-2010) : EXCURSIONNISME

La dernière phase du tourisme à Finhaut commence en 1970. Cette date coïncide tout d'abord avec une forte chute de l'hôtellerie puisqu'entre 1970 et 1975, le nombre d'établissements ouverts passe de huit à seulement trois. Soit les hôtels ferment, comme c'est le cas du Bel-Oiseau, soit ils sont reconvertis en colonies de vacances, par exemple le Grand Hôtel de Finhaut en 1974. Le nombre d'hôtels variera alors très peu sur le reste de la trajectoire : on compte toujours trois hôtels ouverts en 1990, quatre en 2000 puis à nouveau trois en 2012. Le début des années 1970 correspond également à une chute des arrivées hôtelières, qui étaient jusque-là en constante progression : elles passent de 2429 en 1970 à 921 en 2010. Concernant l'origine de ces arrivées hôtelières, si les Suisses formaient le 27 % de la clientèle en 1970, leur part remontera à 36 % en 1980, 46 % en 1985, 67 % en 1995 puis enfin de se stabiliser à une moyenne de 52 % entre 2000 et 2010. Comme pour la période précédente, les étrangers proviennent d'Europe occidentale, en particulier la France, la Belgique et les Pays-Bas (Rebelle, 2006). De même, la saison de fréquentation demeure l'été. Concernant les services, si en 1970 on comptait 13 commerces, il y en a désormais beaucoup moins : on recense un bazar, une épicerie de proximité, une garderie et un salon de coiffure. Il y a également deux banques, un cabinet médical et un bureau de poste.

En 1975 est fondée la Société anonyme des transports Emosson-Barberine (SATEB) dans le but de sauver de la démolition le funiculaire construit par les CFF en 1921 pour amener hommes et matériaux à Barberine. Cette voie de chemin de fer, la plus raide d'Europe (87 % de déclivité), est rouverte à l'exploitation touristique le 20 juillet 1975 et permet d'atteindre le barrage d'Emosson, point de départ de nombreuses randonnées (Berrau, 1982). Ainsi, « *l'exploitation du funiculaire a permis le développement d'un tourisme principalement journalier* » (Fasel & Lugon-Moulin, 2009, p. 51). Ce funiculaire est complété par un petit train d'altitude, qui amène les touristes directement au pied du barrage, tandis qu'un monorail permet d'atteindre le couronnement du barrage (Finhaut, jadis, aujourd'hui, demain, 1977). Or, le circuit formé par ces installations met à l'écart le village de Finhaut. D'ailleurs, dorénavant dans les guides, notamment l'*Atlas des randonnées : Suisse* (1997), le site d'Emosson a remplacé la mention de la station de Finhaut. Notons que les trois installations ferroviaires, réunies sous le nom de Parc d'attractions du Châtelard, fonctionnent toujours actuellement. Un local de l'office du tourisme ouvre à Emosson en 1988 (Benedetti, 1998). En 1976, un géologue découvre des empreintes de dinosaures au Vieux-Emosson (Benedetti, 1998). La commune s'empresse de mettre le lieu en tourisme et organise des visites guidées. Ce site constitue aujourd'hui encore une des attractions principales des excursions sur la commune. En 1999, trois sentiers didactiques sont inaugurés à Finhaut et dans ses alentours. Pour le réalisateur du projet, l'idée « *est de rentabiliser ces sentiers en canalisant vers les villages de la région les 150'000 touristes qui visitent chaque année le site d'Emosson* » (Nicolet, 1999). Ainsi après avoir été une station touristique, Finhaut devient, suite à la fermeture de la quasi-totalité des hôtels et à la mutation des pratiques touristiques, un site, c'est-à-dire « *un type de lieu touristique dans lequel le touriste passe mais ne séjourne pas* » (Equipe MIT, 2002, p. 300). A titre de comparaison, Salvan, commune voisine qui connut une mise en tourisme et un développement touristique assez similaire à Finhaut jusqu'à la deuxième guerre mondiale, eut à partir de 1945 une trajectoire de développement plus heureuse (Perriard-Volorio, 1991). Cette station réussit à saisir le créneau des sports d'hiver, ce qui lui permet d'être encore à l'heure actuelle une station de ski familiale fort appréciée (station des Marécottes). En été, un zoo alpin et une piscine creusée dans la roche attirent également des touristes. En 2005, on recensait à Salvan 7031 arrivées hôtelières, soit près de cinq fois plus qu'à Finhaut, composées à 75 % d'hôtes suisses.

Malgré la manne hydroélectrique, la station n'est pas décidée à renoncer au tourisme. En 1972, on prévoit le développement d'une station de ski à Emosson. Mais le dossier sera débouté par le Tribunal



Fédéral. En 1985, on projette de construire un domaine skiable sur le versant suisse du domaine de Balme, avec des remontées mécaniques prévues au départ de Trient et de Châtelard. Cependant, la Compagnie Mont-Blanc, qui est la société de remontées mécaniques gestionnaire du domaine skiable de Balme, préférera investir dans une télécabine à Vallorcine au détriment des remontées mécaniques prévues du côté suisse (Carron, 2008a). En 1982 un nouveau télésiège est mis en service tandis que l'année suivante est inauguré un centre sportif devisé à deux millions et demi de francs et composé d'une salle polyvalente et d'une piscine couverte. Au début des années 1990 est lancé un projet de domaine skiable à la Tête de Balme, à cheval entre la France et la Suisse. Le but serait ainsi de rattacher Finhaut au domaine skiable de Chamonix, afin de créer un Espace Mont-Blanc. Mais en 1998 le Département Fédéral de l'Intérieur ne donnera pas l'autorisation de défricher les 5000 mètres carrés de forêt nécessaires, suite au recours d'organisations écologistes (Nicolet, 1998). On ne s'avoue pas vaincu puisqu'en 2008, la Société de développement agrotouristique de Trient-Finhaut met à l'enquête un nouveau projet d'équipement du domaine skiable pour la Tête de Balme. Ce projet, devisé à 12 millions de francs, comprend deux télésièges à six places et une buvette au fond des pistes. Cinq organisations écologistes déposent alors un recours au Conseil d'Etat contre ce projet (Méroz, 2008). En 2010 ouvre à Finhaut la Maison du Tourisme, car, comme le souligne le président de la commune M. Pascal May « *nous croyons dans l'avenir touristique de notre commune* » (Carron, 2010).

## CONCLUSION

En guise de conclusion, nous pouvons relire et réinterpréter cette trajectoire en termes d'abîme, de relais et de métamorphose. Rappelons que Finhaut représente le cas d'étude pour la trajectoire d'abîme, celle-ci correspondant au déclin suivi de l'arrêt de la fonction touristique (cf. chapitre 1). Il s'agit ainsi de voir à partir de quand nous pouvons situer le déclin du tourisme. Or, cela n'est pas forcément évident. Si l'on part du début de notre trajectoire, après une première phase de démarrage entre 1860 et 1890, la période entre 1890 et 1930 peut être vue comme une portion de relais à l'intérieur d'une trajectoire globale d'abîme grâce au succès de l'activité touristique dans le lieu. Ensuite, le nombre d'arrivées hôtelières va croître sans discontinuer entre 1940 et 1970. Autrement dit, de plus en plus de touristes, en particulier ceux étrangers, viennent à Finhaut durant ces années-là. On ne peut donc raisonnablement pas situer l'abîme durant cette quatrième phase de développement (1945-1970). C'est alors à partir de 1970 que les différents indicateurs s'accordent sur une chute (Sauthier, Guex, & Roy, 2012). De plus, comme nous l'avons vu, l'unique pratique touristique restante est l'excursionnisme au barrage d'Emosson. Finhaut est désormais quasi-déserté par les touristes (seulement 921 arrivées hôtelières en 2010). L'abîme à proprement parler commence donc au début de la dernière phase de développement, soit en 1970, même s'il semble s'amorcer dès la fin de la deuxième guerre mondiale.

Enfin, on peut se demander si Finhaut constitue un vrai abîme plutôt qu'une métamorphose, dans la mesure où la fonction touristique est peu à peu remplacée par l'hydro-électricité, dont nous avons montré l'importance progressive au fur et à mesure du développement du lieu. Il existe ainsi une alternative au développement touristique. La réponse à cette question dépend en fait du point de vue selon lequel on se place. Si l'on s'en tient uniquement à l'aspect financier, la commune se trouve plus riche qu'elle ne l'a jamais été, ceci grâce aux redevances hydrauliques qui lui assurent près d'1,5 million de francs par année : l'hydro-électricité lui rapporte plus que le tourisme ne l'a jamais fait. De ce point de vue, on pourrait facilement qualifier Finhaut de sortie réussie du tourisme. Cependant, il faut également tenir compte du fait que Finhaut n'a pas connu d'urbanisation, condition de la métamorphose. L'hydro-électricité n'a pas joué le rôle d'un facteur de développement comme l'a pu

l'être le tourisme au début du XXe siècle. Aujourd'hui, la commune recense moins de 400 habitants et son niveau de services disponibles est quasiment nul. De plus, son accessibilité par la route est rendue difficile par le fait qu'il faut franchir un col pour se rendre à Martigny. De ce point de vue-là, Finhaut constitue bien une friche touristique et donc un abîme.

## 2.5 Organisation institutionnelle valaisanne et répartition des tâches

L'objectif de cette partie est de donner un aperçu de la répartition des tâches entre les différents niveaux institutionnels du Canton de Valais, de manière à mieux comprendre les différentes décisions prises par les acteurs lors de l'analyse du capital Gouvernance ainsi que les diverses régulations mises en place dans la gestion des ressources pour l'analyse du capital Ressourciel. Nous ne nous attardons pas ici sur la question des compétences en matière touristique de chaque niveau institutionnel car celles-ci seront présentées au fur et à mesure en introduction de chacun des chapitres d'analyse, lorsque nous présentons les politiques fédérales et cantonales en la matière.

La Constitution fédérale de 1848 transforme la Confédération des cantons en Etat fédéral, dans lequel les cantons perdent une partie de leur souveraineté (Kley, 2012). Dès cette date, les cantons exercent tous les droits qui ne sont pas transmis au pouvoir central. Dans ce partage de compétences, l'accent s'est déplacé depuis 1848 du côté de l'Etat fédéral. Au début, celui-ci n'a que peu d'attributions, parmi lesquelles nous pouvons citer les douanes, la poste, la monnaie et la politique étrangère. La Constitution de 1874 élargit ces compétences à l'armée et au code civil et pénal notamment. Ensuite, la plupart des révisions partielles qui suivent continuent d'attribuer d'autres tâches à l'Etat fédéral, par exemple les assurances, la protection de l'environnement, les transports et les impôts. A l'heure actuelle, la Constitution fédérale du 18 avril 1999 institue officiellement le principe de subsidiarité, en établissant dans l'Art. 43a. que « *la Confédération n'assume que les tâches qui excèdent les possibilités des cantons ou qui nécessitent une réglementation uniforme par la Confédération* ». De manière générale, la Confédération s'occupe principalement de la planification, de la réglementation et du financement tandis que les cantons se chargent surtout de l'exécution des lois et des programmes<sup>18</sup>. Les cantons disposent d'une grande marge de manœuvre, en particulier dans les secteurs de la santé, de l'éducation et de la culture (Chancellerie fédérale, 2005). Les principaux secteurs d'activité des administrations cantonales sont les finances, la justice, l'économie, l'éducation, la protection sociale, la police et la sécurité, le bâtiment et les travaux publics.

En 1815, le Valais devient le vingtième canton de la Confédération suisse. Il se divise en 13 districts dont les limites concordent, à quelques détails près, à celles actuelles (Salamini, 1978). Les districts constituaient (et constituent toujours) les entités administratives et judiciaires où s'exercent les tâches déconcentrées du canton. A cette fin, le Gouvernement « *délègue une part de l'exercice de l'autorité publique supérieure à un agent désigné par lui, et qui est le préfet* » (Cordey, 1974, p. 54). De manière générale, le district est une circonscription administrative et judiciaire, mais ne jouit d'aucune autonomie notamment politique (Dubler, 2006). En effet, il ne bénéficie pas de la personnalité juridique et n'a pas de ressources financières propres (Cordey, 1974). En Valais, les districts représentent les arrondissements électoraux à l'intérieur desquels sont élus les députés au Grand Conseil, à raison de un pour 1000 habitants et selon le système proportionnel (Frass, 1979). Notons que Finhaut appartient au district de St-Maurice.

---

<sup>18</sup> Ce système est qualifié de "fédéralisme d'exécution".

La commune est une collectivité de droit public exerçant, sur un territoire limité, des pouvoirs relevant de la puissance publique (Steiner, 2009). Comme l'Etat, la commune s'administre elle-même et se donne des lois. Cependant, elle n'a pas la souveraineté, le pouvoir public qu'elle exerce étant en réalité un pouvoir public délégué reçu de l'Etat (Sausser-Hall, 1956). Jusqu'au milieu des années 1960, il était admis implicitement que les communes administraient de manière autonome leurs affaires. Elles avaient surtout à assurer des prestations de base. Le Tribunal fédéral introduisit alors une nouvelle jurisprudence afin de limiter l'autonomie communale aux domaines que le droit cantonal réservait explicitement ou ne réglait pas exhaustivement. Aujourd'hui, selon l'article 50 de la Constitution fédérale de 1999, le droit fédéral garantit l'autonomie communale dans les limites fixées par le droit cantonal (Ladner, 2009). Les règlements communaux doivent respecter les lois des échelons supérieurs (c'est-à-dire le droit cantonal et le droit fédéral).

Le Canton du Valais, à travers sa législation et sa constitution, reconnaît deux types de communes : la commune politique ou d'habitants, et la commune bourgeoise (Kämpfen, 1965). Avant 1848 existe uniquement la commune bourgeoise. En Valais, la formation des communes autonomes remonte au XIII<sup>ème</sup> siècle à la suite de la dislocation des seigneuries foncières. Il s'agit à la base plutôt de corporations paysannes qui voient les villageois se réunir afin de gérer leurs biens en communs comme les alpages et les forêts ainsi que se partager les dépenses sur les charges résultant du culte, de l'administration, de la justice ou encore de l'entretien des routes. De cette commune économique à une commune bourgeoise, il n'y a qu'un pas, en l'occurrence celui de la protection juridique. En effet, le village *« assume la protection juridique contre quiconque attaque le village et ses habitants, comme aussi en faveur de quiconque appartient au village »* (Kämpfen, 1965, p. 147). Et pour bénéficier de cette protection, la condition essentielle préalable est la possession matérielle, c'est-à-dire la propriété. La bourgeoisie constitue donc un développement de l'association économique pour aboutir à la commune de caractère politique. En Valais, de tout temps, seuls les bourgeois sont reconnus comme citoyens actifs d'une commune et jouissent de la plénitude de leurs droits, en particulier celui de vote et d'élection. Cependant, au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, des transformations sociétales remirent peu à peu en question l'unicité de la commune bourgeoise (de Courten, 1929). Les mutations économiques et sociales firent que de plus en plus d'étrangers furent amenés à résider dans une autre commune que celle dont ils étaient originaires. C'était le cas spécialement pour les communes de plaine, où le commerce et l'industrie prenaient leur essor et où les moyens de communication devenaient plus faciles. Ainsi, le nombre d'habitants non ressortissants augmentait et *« la commune bourgeoise cessait peu à peu de s'identifier avec la généralité de la population »* (de Courten, 1929, p. 27). De plus, les tâches publiques locales, qui se résumaient jusque là à la gestion des biens communaux, se diversifièrent (instruction, assistance, tutelle, travaux d'endiguement du Rhône et des rivières, etc.) et offraient désormais un intérêt pour l'ensemble des habitants et non uniquement pour les bourgeois. Ainsi, une nouvelle notion de la commune s'imposait :

*« une commune qui tendait à englober tous ceux qui avaient établi leur domicile sur son territoire, afin de permettre de satisfaire aux intérêts généraux de tous les habitants, intérêts qui ne se confondaient pas toujours avec ceux des bourgeois »* (de Courten, 1929, p. 28)

Sans créer une nouvelle forme de commune qui réunirait tous les habitants, on ne pouvait échapper à un inconvénient certain : soit l'administration publique continuait à être réservée aux seuls bourgeois et c'était là un "acte d'exclusivisme" envers les autres citoyens, soit tous les citoyens, même les non bourgeois étaient admis à la commune bourgeoise, et dans ce cas on commettait l'injustice de confier l'administration des biens bourgeoisiaux à des gens qui n'en étaient point propriétaires (de Courten, 1929).

La Constitution fédérale de 1848 fait un premier pas en direction de la commune d'habitants en reconnaissant à tout citoyen suisse le droit de s'établir librement sur toute l'étendue du territoire suisse et en lui accordant les mêmes droits politiques dans les affaires fédérales et cantonales, en son lieu d'établissement, qu'à un citoyen du canton concerné pour autant qu'il puisse justifier d'un séjour d'une certaine durée dans la commune, durée qui ne peut excéder deux ans (Art. 41 et Art. 42). Au niveau des affaires purement communales, les personnes non originaires du canton ne disposent pas des droits de vote et ne peuvent jouir des avoirs de la commune. La loi valaisanne de 1851 sur le régime communal<sup>19</sup> consacre cette nouvelle organisation. Elle instaure que chaque commune comprend une assemblée primaire, un conseil municipal et une assemblée des bourgeois (Art. 1) et que l'assemblée primaire se compose des bourgeois ainsi que des citoyens valaisans domiciliés dans la commune depuis deux ans. Ainsi, les Valaisans domiciliés dans une commune depuis deux ans ont désormais le droit de prendre part à l'administration communale. Dès lors, les ressortissants d'une commune comprennent les bourgeois du lieu et les citoyens, c'est-à-dire les habitants domiciliés. Autrement dit, « *la commune politique et la bourgeoisie vivent côte à côte* » (Kämpfen, 1965, p. 163). De plus, la loi de 1851 instaure que l'assemblée des bourgeois peut demander la constitution d'un conseil des bourgeois (Art. 1). Si elle ne le fait pas, c'est le Conseil municipal qui en assume les fonctions. Une loi spécifique<sup>20</sup> est votée par le Grand Conseil valaisan en 1870 afin de fixer les contributions des bourgeoisies aux travaux d'endiguement du Rhône et de ses affluents ainsi qu'à d'autres services publics. La Constitution fédérale révisée de 1874 porte le coup de grâce à la commune bourgeoisiale en instaurant que « *le Suisse établi jouit, au lieu de son domicile, de tous les droits des citoyens du Canton et, avec ceux-ci, de tous les droits des bourgeois de la commune* » (Art. 43), ceci après un établissement de trois mois seulement. Par là, « *une suprématie définitive était accordée à la commune politique sur la commune bourgeoise, à la population passagère sur la population stable* » (de Courten, 1929, p. 30). La Constitution cantonale de 1875<sup>21</sup> modifie l'Art. 1 de la loi de 1851 en enlevant à l'assemblée des bourgeois le droit de demander la formation d'un conseil bourgeoisial, à moins que le nombre des non-bourgeois forme au moins la moitié de l'Assemblée primaire ou que le Conseil municipal est formé à moitié de non-bourgeois (de Courten, 1929). Dans la plupart des communes valaisannes, c'est le Conseil municipal qui s'occupe de la gestion des avoirs bourgeoisiaux.

Finhaut formait à l'origine une seule communauté politique et religieuse avec Salvan. Cependant, plusieurs litiges opposaient les deux villages. Le principal portait sur les alpages de Barberine et d'Emosson. En effet, ces alpages étaient communs aux deux villages, qui n'arrivaient pas à s'entendre sur la manière et la durée de l'utilisation partagée de ces terres. Cette discorde donnait lieu à « *d'interminables disputes entre Salvan et Fins-Hauts* » (Coquoz, 1899, p. 75) qui duraient depuis de nombreuses années. Un deuxième problème résidait dans la trop grande distance entre Finhaut et Salvan, qui constituait le centre principal de la vallée. Et lorsqu'une épidémie de peste envahit la paroisse de Salvan, les habitants de Finhaut décidèrent de construire leur propre chapelle au village, afin d'éviter « *d'être infectés par le passage ou d'infecter les autres, pour être libres, hors de danger et de toute contagion [...], vue la distance de l'Eglise paroissiale fondée en Ville*<sup>22</sup> » (Extrait de l'acte fondateur de la chapellenie de Finhaut, cité par Favre, 1951, p. 387)). Celle-ci fut bénie par l'Abbé de St-Maurice en 1638, et constitua la première étape de la séparation. En 1648, le même Abbé détacha les deux villages et érigea à Finhaut une nouvelle paroisse indépendante avec son propre curé. Il fallut

---

<sup>19</sup> Loi du 2 juin 1851 sur le régime communal

<sup>20</sup> Loi du 23 novembre 1870 sur les bourgeoisies

<sup>21</sup> Constitution du Canton du Valais du 26 novembre 1875

<sup>22</sup> C'est-à-dire Salvan.

attendre ensuite 1697 pour que la Diète<sup>23</sup> partage les alpages tant disputés en attribuant Emosson à Finhaut et Barberine à Salvan (Michellod, 1987). Finalement, ce n'est qu'en 1874 que fut reconnu sans contestation de part et d'autre le partage des biens communaux (Favre, 1951).

---

<sup>23</sup> « Diète (VS) : Assemblée (consilium générale, Landrat en all.) attestée depuis 1301 au moins, réunissant l'évêque et le chapitre de Sion, des officiers épiscopaux et des représentants, nobles à l'origine, des communes et paroisses du Valais non savoyard. Ce conseil épiscopal devint permanent aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> s. et fut dès lors l'institution où se faisait la politique du pays. (...). En 1848, la Diète fit place au Grand Conseil. » Dictionnaire historique de la Suisse en ligne.

### 3. Forage 1 (1860 -1880)

#### 3.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels

Ce premier forage a pour objectif de comprendre les débuts du tourisme à Finhaut. Dans l'objectif de détourner les flux de voyageurs passant par le col de la Forclaz pour rejoindre Chamonix, les autorités de Salvan décident en 1855 d'améliorer le chemin muletier qui relie le village à la plaine. Cette route sera achevée à Salvan en 1858, tandis que le tronçon entre Salvan et Châtelard le sera en 1867. La ligne de chemin de fer du Simplon atteint Vernayaz en 1859 et va intensifier le trafic sur la route Salvan-Finhaut. La construction de l'Hôtel des Gorges du Trient à Vernayaz ainsi que l'ouverture de ces gorges aux visiteurs permet une renommée grandissante à la vallée du Trient. Face à l'afflux de visiteurs, trois hôtels et pensions voient le jour à Finhaut entre 1860 et 1880, s'ajoutant à l'unique qui existait jusqu'alors.

Concernant le contexte supra-local, on peut constater qu'il n'existe à cette époque aucune association du secteur touristique oeuvrant à l'échelle nationale, ni même à celle cantonale. Bien que dès le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, dans les guides d'Europe, « *l'équation Vacances = Suisse = Alpes est posée* » (Boyer, 2004, p. 25) et que le tourisme suisse connaît un succès grandissant, il faudra attendre plusieurs dizaines d'années pour voir certains acteurs se regrouper.

#### 3.2 Capital Gouvernance

##### CONFIGURATION DES ACTEURS

Les **autorités politiques de Finhaut** sont constituées du Conseil communal, formé de cinq membres, qui représente l'autorité exécutive, et de l'Assemblée primaire, réunissant les citoyens de la commune, qui jouit du pouvoir législatif. L'Assemblée bourgeoise, quant à elle, est composée uniquement des bourgeois de la commune, et représente l'autorité législative pour ce qui concerne les biens bourgeoisiaux. Selon les objets à voter, l'une ou l'autre assemblée est convoquée. Pour ce qui concerne les terrains bourgeoisiaux et les forêts communes, c'est l'Assemblée bourgeoise qui est chargée de statuer. Par contre, toutes les autres affaires publiques, par exemple la hausse des impôts, les règlements communaux, les élections du Conseil communal ou encore les comptes et le budget, concernent l'Assemblée primaire. Ensuite, selon la loi de 1870 sur les bourgeoisies, les avoirs bourgeoisiaux sont gérés par le Conseil municipal « *dans les communes où la bourgeoisie ne se constitue pas en corporation séparée* » (Art. 1). C'est le cas à Finhaut, où la Municipalité gère également les affaires bourgeoises, notamment l'incorporation de nouveaux bourgeois. Nous pouvons relever que durant cette période, à Finhaut, l'Assemblée bourgeoise se confond presque avec celle primaire, étant donné que sur les 433 habitants en 1860, 424 sont des bourgeois de la commune et qu'en 1880 ce rapport est de 382 bourgeois pour 400 habitants (Bureau de statistique du Département fédéral de l'Intérieur, 1860 ; 1880). Au niveau des forces politiques, dès le début du XIX<sup>ème</sup> siècle, deux partis s'affrontent en Valais, et en particulier à Finhaut : les catholiques conservateurs<sup>24</sup> et les libéraux-radicaux<sup>25</sup> (Coquoz, 1992). Nous n'avons pas trouvé de sources nous

<sup>24</sup> Au sein de ce parti, qui se recrute principalement dans la population rurale catholique, on constate diverses tendances sociales, les unes plus favorables à l'Etat et les autres plus enclines à sauvegarder les droits des individus. Mais tous les membres ont le souci commun de maintenir intactes la doctrine et les institutions de l'Eglise catholique et dénoncent les dispositions de la Constitution fédérale qui sont dirigées contre la confession

indiquant à cette époque la répartition des partis au sein du Conseil communal. Cependant, dans son étude sur les élections au Conseil national dans le Bas-Valais, Andrey (1976) étudie les résultats de ces élections par commune entre 1850 et 1930 et classe Finhaut parmi les communes à tradition conservatrice moyenne à forte. Autrement dit, la majorité des élections voit les candidats conservateurs être élus. Pour ce forage, nous allons prendre en considération un deuxième acteur public qui est constitué par les **autorités politiques de Salvan**. En effet, comme nous le verrons plus en détails ci-dessous, les différentes décisions du Conseil communal de Finhaut sont étroitement liées à celles de Salvan. Cette commune compte en 1860 près de 1'595 habitants. Son Conseil communal est formé de sept conseillers, à majorité libérale-radical (Coquoz, 1992).

Durant ce premier forage, les **hôteliers** se comptent encore sur les doigts d'une main. S'il existe un seul établissement avant 1860, le refuge de la Croix Fédérale, quatre autres verront le jour jusqu'en 1879. Trois d'entre eux se situent au village même de Finhaut tandis que l'Hôtel Suisse et l'Hôtel Royal sont construits au Châtelard, c'est-à-dire à la frontière française où passent les voyageurs qui empruntent le chemin de la Tête-Noire. Les propriétaires de ces hôtels sont tous des locaux, par exemple Joseph Lugon du refuge de la Croix Fédérale, Joseph-Emmanuel Chappex du Bel-Oiseau ou Eugène Vouilloz de la Pension Suisse. Etant donné qu'à cette époque les hôtels ne sont ouverts que trois ou quatre mois par année, les hôteliers ne le sont en fait que durant ce laps de temps. Le reste du temps, ils exercent en tant qu'agriculteurs ou artisans (Perriard-Volorio, 1991).

Comme la grande majorité des Valaisans de l'époque, la **population** de Finhaut mène une vie essentiellement pastorale : élevage de troupeaux, culture de légumes et cueillette de baies (Sauthier, Guex, & Roy, 2012). L'activité principale est la fenaïson, qui consiste à couper le fourrage en été afin de nourrir le bétail durant l'hiver. Les habitants de la vallée du Trient vivent quasiment en autarcie : les échanges ainsi que les communications avec la plaine du Rhône et la Savoie sont réduits au strict minimum. Les conditions de vie sont extrêmement difficiles. Les habitants peinent à gagner leur vie et à subvenir aux besoins de leur famille. Certains se louent comme bergers en Savoie, dans l'Entremont ou dans le val d'Aoste (Coquoz, 1899). Dans les années 1820, plusieurs familles de Finhaut émigrent au Brésil, à la recherche de meilleures conditions de vie. Ils seront régulièrement suivis par d'autres, ce qui fait chuter la population de la commune de 470 habitants en 1850 à 400 en 1880 (Sauthier, Guex, & Roy, 2012).

A partir du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'afflux de voyageurs sur les routes du canton amène la création de **sociétés de guides**, qui contribuent à l'essor du tourisme en Valais (Zanier Détienne, 1996). Il s'agit plus précisément de guides-muletiers qui accompagnent les voyageurs dans leur déplacement, avant que les services de diligences ne se généralisent sur les routes des vallées latérales du canton. La société des guides de Martigny est l'une des premières du Valais, avec celles de Loèche et du Simplon et date du début du XIX<sup>ème</sup> siècle. Elle est également l'une des plus importantes puisque Martigny se trouve au

---

catholique. Souvent opposé au libéralisme dans le domaine politique et économique, ce parti veut par contre limiter l'intrusion de l'Etat dans la famille et l'école et est hostile à la centralisation (Sauser-Hall, 1956). Ce parti, qui changera plusieurs fois de nom, deviendra le parti démocrate-chrétien (PDC) en 1970. Cette dernière appellation est également utilisée pour l'histoire du parti avant 1970 (Altermatt, 2011).

<sup>25</sup> Ce parti s'efforce de mettre les lois en harmonie avec les faits, en conservant à la société ses deux bases actuelles : la famille et la propriété. Il considère que certaines tâches intéressant toute la société peuvent être mieux remplies par l'Etat que par des particuliers. Favorisant plutôt la centralisation, il s'efforce par une législation sociale aussi généreuse que possible d'éviter les luttes des classes et de renforcer la solidarité. Du point de vue confessionnel, il entend soustraire l'Etat à l'influence des autorités ecclésiastiques. Ce parti, qui s recrute dans une partie de la population rurale des cantons protestants et dans la bourgeoisie des villes, a détenu la majorité au gouvernement fédéral entre 1848 et 1944 (Sauser-Hall, 1956).

départ de deux routes internationales : celle du Grand-St-Bernard menant en Italie et celle de Chamonix conduisant en France. C'est cette dernière qui est la plus utilisée du Canton, si l'on croit les versements que chacune des sociétés effectue à la caisse valaisanne des guides : en 1857, plus de la moitié du montant total versé provient du parcours Martigny-Chamonix (Leuzinger, 1907). Une société de guides est fondée à Salvan en 1867 et coïncide avec l'année où le trajet total entre Vernayaz et le Châtelard devient carrossable (Benedetti, 2007). Cette société démarre fort puisque son versement à la caisse valaisanne des guides passe de Fr. 121.- en 1870 à Fr. 571.- en 1871 puis Fr. 996.- en 1872 (Leuzinger, 1907). Cependant, en 1874, elle ne paie plus rien car elle est supprimée. C'est le cas également de plusieurs autres sociétés de guide, notamment celle de Zermatt qui disparaît en 1860. En réalité, le service continue toujours mais la société est *officiellement* supprimée afin que les guides puissent de la sorte se soustraire aux impôts versés à la caisse cantonale. Vu le succès de la société de Salvan (Fr. 953.- versé à la caisse des guides en 1873, soit environ 10 % du montant total des recettes de celle-ci), on peut supposer que le service de guides continue d'exister à Salvan après 1874.

#### TACHES ET OBJECTIFS DES ACTEURS POLITIQUES

Etudions à présent les procès-verbaux des séances du Conseil communal, afin de voir les objets des différentes discussions. Le premier sujet qui préoccupe les autorités politiques de Finhaut est le partage définitif des biens encore possédés en commun avec Salvan. En effet, si les deux communes ont été séparées *de jure* en 1648 avec la consécration d'une paroisse indépendante à Finhaut, le partage définitif des biens n'est pas encore terminé, faute d'entente. La commune de Finhaut sollicite en 1851 auprès du Conseil d'Etat valaisan l'autorisation d'opérer le partage des biens communs avec Salvan. Les biens concernés sont des terrains situés vers Vernayaz et donc trop loin pour pouvoir être utilisés de manière commode par les Fignolins. L'objectif du Conseil communal est de vendre ces terrains pour qu'ils soient soumis à la culture. Ce faisant, la « *commune [de Finhaut] trouverait là une puissante ressource pour faire face à ses dépenses, qui sont grandes en proportion de ses moyens, se procurer un local et le matériel convenable pour les écoles, se pourvoir d'une pompe* »<sup>26</sup>. Il faudra cependant attendre plus de 20 ans pour que la séparation soit concrétisée, ou plutôt près de 200 ans si l'on compte depuis 1648. Plusieurs projets d'arrangement vont se succéder jusqu'à celui de 1874 qui mettra les deux communes d'accord. Après une première tentative en 1854, les Conseils communaux de Finhaut et de Salvan se rencontrent en 1869 sous l'égide du préfet du district de St-Maurice au sujet d'une contestation de Finhaut au sujet du partage des lots bourgeoisiaux avec Salvan dans la plaine de Vernayaz. Le préfet propose

*« d'aborder toutes les questions en litige depuis un temps immémorial entre ces deux communes voisines, questions qui n'ont produit que trop souvent des contestations désagréables entre elles, et que l'avenir menaçait de rendre plus désagréable encore. Cette proposition fut bien accueillie par l'unanimité des représentants des deux communes qui eux aussi déclarèrent avoir à cœur de marquer leur passage dans les affaires communales en mettant une bonne fin à d'anciens litiges qui n'ont été et ne sont encore que des germes de la discorde et des germes de procès entre deux populations que la nature, les mœurs et les intérêts appellent à vivre en sœurs. »*<sup>27</sup>

Pourtant, ce projet ne débouchera pas sur un arrangement, de même que celui de 1873. Enfin, le dernier projet en 1874 sera accepté tant par les deux Conseils communaux que par les Assemblées

<sup>26</sup> Lettre de la commune de Finhaut au Département de l'Intérieur du Canton du Valais, 28 avril 1851. Archives de l'Etat du Valais, DI, 144.1.4 Finhaut.

<sup>27</sup> Procès-verbal d'un projet d'arrangement entre Salvan et Finhaut (1869.05.08). Archives de l'Etat du Valais, AC Salvan, C I/9



primaires. Si Finhaut cède à Salvan ses prétentions sur les terrains de plaine à Vernayaz ainsi que sur la montagne de Tenneverge, Salvan lui abandonne les pâturages de la Gueulaz, le Vieux Emosson, le Châtelard ainsi « *qu'une indemnité de dix mille francs au moyen de quoi tous les règlements de comptes pendant entre les deux communes sont acquittés* »<sup>28</sup>.

Ensuite, en ce qui concerne la gestion de la commune, trois sujets reviennent régulièrement dans les protocoles. Le premier concerne de manière générale la gestion des pâturages communaux et des troupeaux. En 1871, 73 habitants de la commune envoient une pétition au Conseil pour demander la modification de l'impôt sur le bétail, dû pour le pâturage sur les communaux. Les modifications des pétitionnaires sont acceptées par le Conseil ainsi que par l'Assemblée primaire convoquée pour statuer sur ce point (Commune de Finhaut, 1871). De même, le Conseil communal rectifie en 1875 le règlement de la montagne d'Emosson, notamment le tarif à payer pour chaque bête (Commune de Finhaut, 1875). Hormis ces pâturages, le Conseil communal gère également des forêts possédées par la commune. Celle-ci reçoit de nombreuses demandes de bois de construction dont la vente lui permet de gagner de l'argent. Par exemple, la vente de bois en 1865 permet à la commune de payer les intérêts de la dette de la route entre Vernayaz et Châtelard (Commune de Finhaut, 1865). Depuis la séparation de Finhaut et de Salvan en 1648, « *les forêts principales restèrent indivises; Fins-Hauts intervenait pour le quart et Salvan pour le reste* » (Coquoz, 1899, p. 58). Cet état de fait demeura jusqu'en 1874, date à laquelle intervint le partage définitif des deux communes. Le deuxième objet de discussion a trait aux travaux publics. En 1860 déjà, la commune dispose d'une commission ad hoc, avec à sa tête un directeur des travaux publics. La question de la route Vernayaz-Salvan-Finhaut-Châtelard revient régulièrement, mais nous traiterons cette problématique dans notre analyse du Capital Ressourciel (cf. section suivante 3.3). Mentionnons tout de même ici que pour financer cette route, le Conseil communal propose en 1861 à l'Assemblée primaire d'élever le taux de l'impôt à cinq pour mille « *afin de faire face à une partie des dépenses qu'occasionne le tracé de la route qui doit se faire* » (Commune de Finhaut, 1861). La commune de Finhaut est également concernée par les travaux d'endiguement du Rhône à Vernayaz. En 1871, elle se voit contrainte d'augmenter, à nouveau, l'impôt, au taux de six pour mille pour faire face à ces travaux : le Conseil communal « *voyant l'ordonnance impérative de l'autorité supérieure pour les digues du Rhône à faire cette année et surtout l'exiguïté des recettes de la commune pour faire face à toutes les dépenses a résolu de porter l'impôt communal de la manière suivante...* » (Commune de Finhaut, 1871). De même, étant donné que la mise au concours des travaux n'ont donné lieu à aucune soumission, le Conseil décide d'en faire faire une partie en corvée<sup>29</sup> (Commune de Finhaut, 1871). Enfin, si la commune semble disposer de peu d'argent jusque vers 1875 vu qu'elle est contrainte d'augmenter les impôts plusieurs fois et de vendre du bois pour payer une partie des intérêts de la route, la situation change radicalement ensuite. En effet, à partir de 1876, la commune commence à prêter de l'argent à des particuliers, que ce soit des locaux (par exemple Fr. 2'000.- à Bernard Lugon-Moulin, ancien président de la commune et Fr. 1'000.- à Emmanuel Hugon) ou pas (notamment Fr. 1'500.- à M. Paccolaz de la commune de Dorénaz, voisine de celle de Salvan) (Commune de Finhaut, 1876). Le versement de l'indemnité de Fr. 10'000.- par Salvan suite au partage définitif des biens lui permet désormais de disposer de fonds.

---

<sup>28</sup> Projet d'arrangement entre Salvan et Finhaut (1854-1874.03.11). Archives de l'Etat du Valais, AC Salvan, C I/11

<sup>29</sup> A l'origine, les corvées sont des prestations en services, non rémunérées et exigées par un seigneur. Elles font partie des charges féodales (Zangger, 2007). En Valais, les corvées sont, par extension, des formes de travail coopératif observées dans les communautés rurales des villages de montagne. Ces travaux sont effectués à titre bénévole et en commun par les membres d'un collectif, que ce soit un consortage, une bourgeoisie ou une commune, sur des propriétés possédées par ce collectif (Henning, 2009).

En ce qui concerne l'aspect touristique, celui-ci n'est pas cité dans les différents protocoles communaux, en-dehors de quelques mentions de la route entre Vernayaz et Châtelard mais qui concernent la question de son financement plutôt que de son objectif. La seule exception figure dans un PV de 1880 où l'on apprend que la commune a accordé antérieurement un terrain à l'un des habitants de la commune pour y construire un hôtel, en l'occurrence l'Hôtel Suisse au Châtelard (Commune de Finhaut, 1880). Cet hôtel a été construit vers 1865 (Attinger, 1999-2000). Le Conseil note que cette place a été accordée sous la condition qu'elle devienne propriété communale le jour où le bâtiment n'existera plus (Commune de Finhaut, 1880). Hormis cette mention, durant cette période, les initiatives en faveur du développement de cette nouvelle industrie viennent toutes de la commune de Salvan. C'est d'elle que vient la décision d'améliorer le chemin muletier entre Vernayaz et Salvan entre 1855 et 1858 afin de détourner les flux de voyageurs de la route habituelle de la Forclaz (Perriard-Volorio, 1991). De plus, elle accorde en 1862 une concession d'exploitation des gorges du Trient à un Français, afin qu'il aménage des galeries pour ouvrir les gorges à la curiosité des voyageurs et en fasse ainsi une attraction touristique (Nouvelles du Canton du Valais, 1862). De même, c'est également la commune de Salvan qui prend l'initiative de faire bâtir en 1871 un Hôtel aux gorges du Trient à Vernayaz<sup>30</sup>, pour permettre aux voyageurs de se reposer avant d'entamer la montée vers Châtelard. Elle n'hésite pas à souscrire un emprunt de Fr. 60'000.- dans ce but (Avis, 1869). Cet enthousiasme de la part de Salvan, en opposition avec celui de Finhaut, est relevé notamment par la presse locale, qui encourage la première à s'investir encore plus afin qu'elle « *contraigne sa voisine à sortir de l'inaction* » (Gazette du Valais, 1883, cité par Perriard-Volorio, 1991, p. 44). Finhaut profite de sa situation sur le tronçon que veut développer Salvan sans s'investir plus qu'une participation aux frais de construction (Perriard-Volorio, 1991).

#### MOYENS D'ACTION PUBLIQUE MOBILISES

Concernant les moyens d'action publique, intéressons-nous tout d'abord à l'**argent**. Nous avons pu constater que jusqu'au partage des biens avec Salvan, la commune de Finhaut en a assez peu. Elle se voit contrainte d'augmenter plusieurs fois l'impôt pour faire face aux dépenses, notamment celles du tracé de la route et de l'endiguement du Rhône. De plus, d'autres impôts sont perçus, par exemple en 1871, Fr. 6.- pour chaque ménage ainsi qu'une certaine somme pour chaque vache, cheval et mouton (Commune de Finhaut, 1871). Notons en outre que les sommes concernées sont, de manière générale, très basses. Pour donner un ordre de grandeur, le budget de 1875 donne des dépenses pour Fr. 1'444.- et des recettes pour Fr. 1'590.-, ce qui fait Fr. 146.- de bénéfice pour l'année (Commune de Finhaut, 1875). Dès 1876, la situation s'améliore, à la suite du partage des biens communs avec Salvan et du versement par celle-ci d'une indemnité de Fr. 10'000.-. La commune de Finhaut se retrouve alors dans le rôle d'une prêteuse de fonds à des particuliers. On peut encore relever que jusqu'en 1881, la commune ne perçoit pas d'impôt industriel sur les hôtels. Cela nous amène à conclure que l'hôtellerie de transit n'est pas à proprement parler considérée comme une industrie par les acteurs politiques (cf. moyen d'action information infra)(Guex, 2013).

Ensuite, l'**organisation** est faiblement mobilisée pour l'instant par les acteurs locaux. Hormis les sociétés de guides, qui ne concernent d'ailleurs pas directement Finhaut mais uniquement Martigny et Salvan, il n'y a aucun acteur organisé. On ne peut pas non plus relever l'existence de réseaux d'acteurs influents.

---

<sup>30</sup> A cette époque, Vernayaz fait partie de la commune de Salvan dont elle se séparera en 1912 (Coquoz, 1912).

Concernant le **droit**, celui de pétition sera mobilisé à deux reprises par la population<sup>31</sup> : une première fois en 1871 sur la modification de l'impôt sur le bétail et la seconde en 1876 contre la fermeture de l'école au Châtelard. Puis, conformément à la loi cantonale de 1851 sur le régime communal, l'Assemblée primaire est notamment chargée d'approuver les différents règlements communaux. C'est le cas par exemple en 1875 du nouveau règlement de la commune (Commune de Finhaut, 1875). De plus, lorsque la commune souhaite augmenter les impôts, elle doit recevoir l'aval du Canton. Ceci découle d'une loi cantonale de 1858<sup>32</sup> prévoyant que l'impôt municipal ne peut dépasser un taux de trois pour mille, sauf autorisation du Canton. Ainsi, vu que le Conseil veut le faire passer à cinq pour mille, « *il en a demandé l'autorisation au Département de l'Intérieur, lequel autorisa d'élever le sus-dit impôt* » (Commune de Finhaut, 1873). Enfin, nous avons mentionné dans les tâches des acteurs politiques que la commune avait été contrainte en 1871 de modifier le taux de l'impôt pour faire face aux travaux d'endiguement du Rhône, à cause de « *l'ordonnance impérative de l'autorité supérieure* » (Commune de Finhaut, 1871). Le Conseil communal fait référence ici à un décret promulgué en 1862 par le Grand Conseil Valaisan. Suite à la crue catastrophique de 1860 qui inonda une bonne partie de la plaine valaisanne, le Conseil d'Etat demanda une aide financière à la Confédération afin d'entreprendre des travaux de correction du fleuve et de ses affluents, sur la base de l'Art. 21 de la Constitution fédérale stipulant que la Confédération peut encourager par des subsides des travaux d'intérêt général. Celle-ci accepta de participer à hauteur d'un tiers du montant. Le Grand Conseil valaisan promulgua alors un décret pour fixer les différentes modalités des travaux, instaurant que « *le surplus de la dépense qu'exigera l'endiguement demeure en principe à la charge des communes sur le territoire desquelles s'exécutent les travaux* » (Art. 3) tandis que le Canton participe aux frais là où de grandes corrections sont nécessaires, par exemple à Loèche et à Saillon-Saxon (Art. 6). De plus, le bois nécessaire doit être fourni par les bourgeoisies (Art. 7) (Correction du Rhône, 1862). La commune de Finhaut est doublement concernée par cette correction. D'une part, le Trient, affluent du Rhône, délimite la frontière entre les communes de Finhaut et de Trient. D'autre part, jusqu'en 1874, Finhaut possède encore, en commun avec Salvan, des terrains situés en plaine aux abords du Rhône près de Vernayaz. Elle est donc forcée de participer aux travaux.

Le moyen d'action publique sur lequel nous allons nous pencher à présent est le **consensus**, c'est-à-dire l'existence d'un accord partagé par les acteurs autour d'un projet ou d'une politique. Pour ce premier forage, il semble y avoir une absence d'un vrai projet global de développement autour duquel se réuniraient l'ensemble des acteurs. De plus, nous avons noté que par deux fois des habitants mobilisaient le droit de pétition pour faire part de leur mécontentement, au sujet de l'impôt sur le bétail en 1871 et de la fermeture de l'école du Châtelard en 1876. Le consensus n'apparaît donc pas ici comme un moyen d'action en mains des acteurs locaux. Une autre manière d'approcher le consensus est de voir comment il s'exprime dans les urnes. Autrement dit, il s'agit d'analyser le moyen d'action **soutien politique**, lié pour une part au consensus et qui renvoie à la capacité des acteurs à mobiliser une majorité politique pour faire passer leur projet (Knoepfel, Larrue, & Varone, 2006). En règle générale, l'Assemblée primaire suit les décisions du Conseil communal et lui accorde ainsi son soutien lors des différentes votations. Par exemple, elle accepte à l'unanimité la proposition du Conseil d'augmenter l'impôt en 1861 (Commune de Finhaut, 1861). De même, elle accepte le projet d'arrangement sur le partage des biens avec Salvan en 1874. Cependant, en 1875, le budget pour

---

<sup>31</sup> Notons que le droit de pétition est garanti par la Constitution fédérale de 1848 (Art. 47). Il autorise toute personne capable de discernement, même mineure ou étrangère à adresser des pétitions, que ce soit une requête, une réclamation ou une proposition, aux autorités exécutives ou législatives sans subir de préjudice. Ce droit contraint les autorités à prendre connaissance des pétitions. Contrairement aux initiatives populaires ou aux referendums, la pétition a un caractère informel et n'engendre pas de procédure (Steinmann, 2011)

<sup>32</sup> Loi du 17 novembre 1858 limitant le taux de l'impôt municipal

l'année est refusé par l'Assemblée primaire. En réalité, il y a 54 voix qui l'acceptent et 12 qui le rejettent mais le Conseil communal note que « *le budget qui précède n'est pas d'accord avec la loi*<sup>33</sup> vu qu'il n'y a pas eu unanimité pour l'adoption, il est donc rejeté » (Commune de Finhaut, 1875). Hormis cet épisode, le soutien politique est généralement acquis aux acteurs du Conseil communal.

Dans l'analyse du moyen d'action **personnel**, nous nous intéressons en particulier à la question de savoir qui sont les acteurs politiques. Pour cette première période, les sources sont extrêmement pauvres et il est difficile de savoir la profession des membres du Conseil communal. En parcourant la liste des conseillers, on peut relever le cas de Frédéric Lonfat, conseiller communal entre 1864 et 1868, qui ouvrira vers 1870 le Mont-Blanc, au départ uniquement débit de vin mais qui sera transformé en pension dès 1881 (Perriard-Volorio, 1991). C'est ainsi un futur hôtelier. Ensuite, le président de la commune entre 1876 et 1880, François-Emmanuel Lugon travaille pour l'administration fédérale en tant que receveur du bureau des péages à Finhaut. Pour les autres conseillers, les informations manquent. Cependant, on sait qu'à cette époque, la grande majorité de la population est active dans l'agriculture. Le recensement fédéral de la population de 1860 indique pour le district de St-Maurice<sup>34</sup> que près de 75 % des personnes ayant une activité lucrative travaillent dans le secteur primaire (Office fédéral de la statistique, 1860). On peut ainsi raisonnablement supposer que la majorité des conseillers communaux sont également des agriculteurs. Le moyen d'action personnel comprend également les ressources humaines des acteurs organisés. Cependant, ceux-ci étant pour l'instant totalement absents, nous ne les traitons pas ici.

Enfin, l'**information** a trait aux connaissances nécessaires pour atteindre les objectifs des acteurs. Cette période correspond aux tout premiers établissements hôteliers à Finhaut. Il s'agit là des premiers signes du dépassement d'un système qui était basé jusqu'alors sur l'auto-production et l'auto-consommation (Guex, 2013). Les pionniers qui tenaient ces auberges et pensions ont ainsi vu avant les autres les bénéfices qu'ils pouvaient tirer de leur situation sur la route de Chamonix. L'innovation concernant le développement du tourisme dans la vallée du Trient vient, comme nous l'avons vu, des autorités politiques de Salvan, qui ont également compris les opportunités qu'elles pourraient en retirer. Ce n'est pas le cas de celles de Finhaut, qui apparaissent de ce point de vue en déficit de ce moyen d'action connaissances. On peut ajouter que le fait que le Conseil communal de Finhaut ne taxe pas les hôtels de la commune jusqu'en 1881 constitue de même un manque de connaissances, car il ne les considère pas comme une nouvelle industrie susceptible de fournir un revenu fiscal.

#### TYPE DE REGIME URBAIN

Il s'agit à présent de reprendre les différents éléments que nous avons relevés, afin d'identifier le type de régime urbain. Tout d'abord, nous avons noté qu'il n'existe pas encore d'acteurs organisés à Finhaut, les sociétés de guides concernant uniquement Salvan et Martigny. Quelques hôteliers sont présents sur la commune, mais ils ne sont pas réunis en associations. De plus, ils exercent cette profession uniquement durant l'été et sont, le reste de l'année, agriculteurs ou artisans. Ensuite, les autorités politiques sont, pendant ce premier forage 1860-1880, préoccupées par le partage définitif des biens encore possédés en commun avec Salvan. Comme relevé, l'objectif derrière ce partage est de fournir à Finhaut une nouvelle rentrée financière pour faire face aux dépenses usuelles, notamment

<sup>33</sup> Nous n'avons pas trouvé à quelle loi le Conseil communal faisait ici référence. La loi cantonale de 1851 sur le régime communal note dans les tâches de la Municipalité la fixation du budget ainsi que l'obligation de l'établir pour le 1<sup>er</sup> mars (Art. 18). L'Assemblée primaire est, elle, chargée de prendre annuellement connaissance des comptes de la gestion de ce conseil (Art. 2), mais l'acceptation du budget n'est pas mentionnée.

<sup>34</sup> Il n'y a pas à ce moment-là de données pour l'échelle communale.

pour les écoles. Hormis ce sujet, le Conseil communal s'occupe des tâches de routine telles que la gestion des forêts et des pâturages communaux ainsi que l'organisation de travaux publics comme les digues et les routes. Sur l'aspect touristique, nous avons vu que l'initiative du développement de la Vallée du Trient était portée par la commune de Salvan tandis que celle de Finhaut apparaît comme inactive dans ce domaine. Les acteurs locaux sont, finalement, peu dotés en moyens d'action, que ce soit l'argent (même si la situation change dès 1875 avec le versement de l'indemnité de Salvan), l'organisation et le consensus. Ainsi, il semble bien que le régime urbain auquel nous avons affaire ici se rapproche, selon la typologie de Stone (1993), d'un *régime de maintenance*. L'objectif d'un tel régime est de maintenir l'existant, sans volonté de changement. C'est bien le cas ici, étant donné qu'il n'existe aucun projet de développement qui sortirait des tâches de routine. Ce régime est également caractérisé par une quasi-absence d'acteurs privés, qui découle justement de l'absence de consensus ou, autrement dit, d'un projet qui réunirait différents types d'acteurs.

Nous pouvons cependant relever deux éléments qui semblent s'éloigner des caractéristiques de l'idéal-type que constitue le régime de maintenance. Tout d'abord, un tel régime implique un niveau de prélèvement fiscal bas. Ce n'est pas le cas ici. Nous avons, en effet, mentionné deux hausses d'impôts successives durant cette période, ainsi qu'une imposition des ménages et de chaque tête de bétails. Ainsi que nous l'avons noté, une loi cantonale limite le taux d'imposition à trois pour mille, sauf autorisation spéciale. Le taux d'imposition en vigueur durant ces années à Finhaut, s'élevant à cinq puis à six pour mille, est donc à considérer comme élevé. De plus, les démarches pour faire aboutir le partage des biens avec Salvan ont aussi comme objectif de fournir une nouvelle rentrée financière, tout comme les prêts aux particuliers qui s'effectuent à un certain taux d'intérêt. Les acteurs publics semblent donc bien dans une logique de volonté d'augmentation de leurs recettes. Pourtant, comme nous l'avons relevé plusieurs fois, cet argent supplémentaire ne sert pas à financer un projet de développement mais à faire face à l'accroissement des dépenses, que ce soit pour l'endiguement du Rhône et de ses affluents, la construction de la route ou le paiement du matériel et d'un local pour l'école. Puis, Stone (1993) relève que le régime de maintenance n'est pas aussi courant qu'on pourrait le penser car il signifie, pour les acteurs publics, de renoncer aux opportunités de marquer de leur empreinte la gestion de la ville et de laisser une trace de leur action. On retrouve cette idée dans les discussions entre les conseillers communaux de Finhaut et ceux de Salvan pour l'aboutissement du partage définitif des biens, ceux-ci ayant « *à cœur de marquer leur passage dans les affaires communales en mettant une bonne fin à d'anciens litiges* »<sup>35</sup>. Cette volonté de laisser une trace de leur action en mettant un terme à un conflit qui subsiste depuis plus de 200 ans sort des caractéristiques générales du régime de maintenance. Cependant, la prise en considération de l'ensemble des éléments nous conduit tout de même à conclure que le régime urbain durant ce premier forage se rapproche du régime de maintenance.

### 3.3 Capital Ressourciel : une route pour détourner les flux de voyageurs

Pour l'analyse du Capital Ressourciel de ce premier forage, nous nous intéressons à la question de l'accessibilité, qui constitue un enjeu central dans le démarrage du tourisme à Finhaut. A partir du milieu du XVIII<sup>ème</sup> siècle, la vallée du Trient permet aux voyageurs de rallier Chamonix depuis le Valais. Ceux-ci ont le choix entre deux chemins possibles en partant de Martigny (cf. carte ci-dessous). Ces deux routes sont identiques jusqu'au village de Trient (en rouge). Ensuite, la première possibilité est de passer par Tête-Noire et continuer par Châtelard, Vallorcine, Argentière et enfin

---

<sup>35</sup> Procès-verbal d'un projet d'arrangement entre Salvan et Finhaut (1869.05.08). Archives de l'Etat du Valais, AC Salvan, C I/9

Chamonix (en vert). La deuxième est de monter jusqu'au Col de Balme à 2204 mètres, puis de redescendre sur Argentière (en bleu). Cette route est plus courte que la première, mais réputée moins sûre au vu de sa pente très escarpée. Jusqu'au années 1840, les voyageurs ne passent ainsi pas par la rive gauche de la Vallée du Trient. Cette troisième voie (en jaune), montant depuis Vernayaz et passant par Salvan et Finhaut sera utilisée plus tardivement.

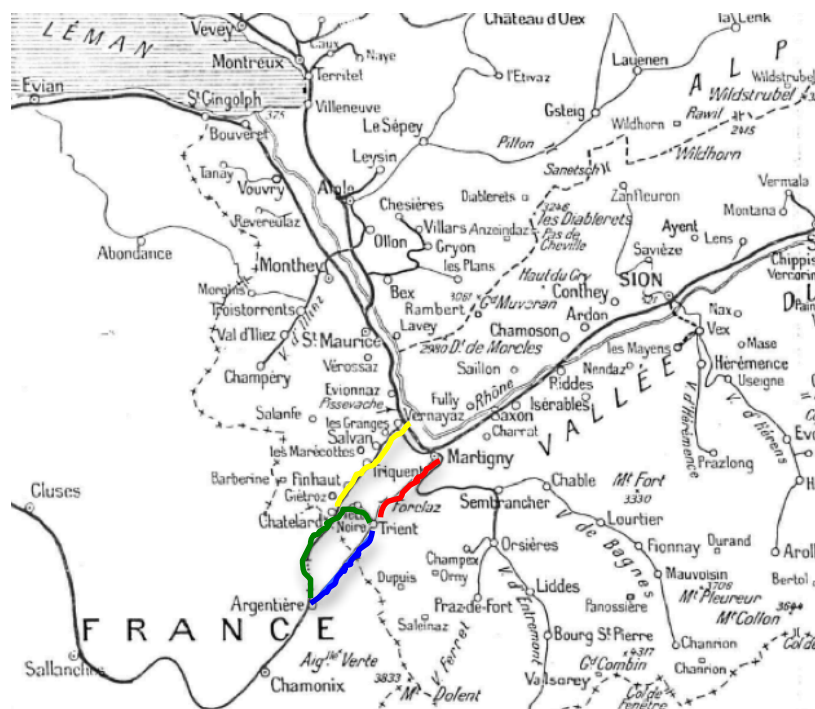


Figure 5. Carte avec les différents itinéraires du Valais à Chamonix  
(Source : Journal illustré des stations du Valais, 1912, p. 3)

Voyant passer ces flux de visiteurs, les autorités communales de Salvan et Finhaut comprennent l'intérêt qu'elles auraient à les détourner pour les faire transiter sur l'axe Vernayaz-Salvan-Finhaut. Autrement dit, il s'agit d'améliorer le simple sentier muletier qui relie Salvan et Finhaut à la plaine pour en faire une infrastructure touristique afin que les usagers ne soient plus uniquement les locaux mais également les voyageurs étrangers qui se rendent ou reviennent de Chamonix. Nous étudions ainsi les modalités de régulation et de gestion concernant cette volonté de changement d'usage de la route à travers deux problématiques : celle liée à l'infrastructure de la route et celle touchant l'organisation du transport des voyageurs.

#### ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

Concernant tout d'abord la question des droits de propriété, c'est le Code Civil valaisan datant de 1854 qui légifère à ce sujet, avant l'introduction du Code Civil suisse en 1912. La question de la propriété des routes est fixée par l'Art. 376 qui stipule que « *les routes et chemins publics autres que ceux des communes, le Rhône, le lac Léman, ses rivages et ses ports, et généralement toutes les portions du territoire cantonal qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme dépendances du domaine public* ». Cet article sépare ainsi les routes appartenant aux communes de celles appartenant au canton en définissant les deuxièmes par défaut des premières. Dans ce sens, le Code Civil valaisan apparaît plus précis que celui vaudois de 1820 car ce dernier instaure uniquement

que les routes sont des dépendances du domaine public (Art. 342), sans distinguer celui communal de celui cantonal.

Au niveau des politiques publiques, il n'y a pas, durant la période qui nous intéresse ici, c'est-à-dire entre 1860 et 1880, de régulations fédérales concernant la question des infrastructures routières. Par contre, pour l'organisation du transport des voyageurs, la Constitution fédérale de 1848 attribue à la Confédération la compétence de l'administration des postes (Art. 33), qui comprend également le transport des voyageurs (Beglinger, 2012). La Confédération édicte en 1852 un règlement sur le service de poste<sup>36</sup>, dans lequel elle rappelle que le transport des voyageurs par « *poste-aux-chevaux est un droit régalien*<sup>37</sup> » (Art. 3). Ainsi, seuls les maîtres de poste désignés à cet effet par le Département des postes ont l'autorisation de transporter des voyageurs en poste par relais, sur les routes où un tel service est organisé. Ensuite, le Conseil Fédéral réaffirme ce monopole dans deux législations spécifiques. La première en 1862<sup>38</sup> stipule que « *le transport des voyageurs avec relayage n'est permis, d'après les articles 2 et 3 du règlement sur la poste aux chevaux, du 1. Mai 1852, qu'aux seuls maîtres de poste* ». L'Ordonnance de 1873<sup>39</sup> ajoute qu'il « *est interdit de continuer, pendant la même journée (c'est-à-dire dans les 24 heures) et avec un nouvel attelage, le transport de voyageurs arrivés avec un équipage privé dans une localité située sur une route postale* » (Art. 3). Il s'agit bien d'une clause de non-concurrence pour que le transport des voyageurs par le service postal dispose du monopole sur les routes où il existe. Les diverses réglementations fédérales ne légifèrent pas sur les routes qui ne sont pas desservies par ce service postal. Il faut donc aller voir les lois cantonales. Le Conseil d'Etat valaisan édicte en 1857 une loi<sup>40</sup> chargée de régulariser le service du transport des voyageurs sur les routes latérales. L'Art. 1 précise qu'un service régulier de transport pour les voyageurs est établi « *dans les vallées latérales du canton qui ne sont pas desservies par les postes fédérales* ». Le Conseil d'Etat nomme pour chaque commune un commissaire qui veille à l'exécution de ce service (Art. 2). Notons que pour les lieux où un service de guides est établi, personne d'autres n'a le droit de fournir aux voyageurs étrangers des guides, des porteurs, des chevaux ou des mulets (Art. 11). Cette loi établit enfin qu'une retenue est faite sur les tarifs de tous les guides pour être versée dans une caisse commune et utilisée pour l'entretien et l'amélioration des routes (Art. 23). Suite à cette loi, les autorités valaisannes promulguent un règlement d'application en 1858<sup>41</sup> qui arrête les conditions requises pour pouvoir exercer la profession de guide ou de porteur et instaure le livret de guide, obligatoire pour chaque guide et contenant diverses informations comme le signalement du porteur ainsi que les différentes courses qu'il effectue. La même année, le Canton élabore des tarifs locaux pour les guides de Loèche-les-Bains, Viège, Zermatt et Martigny (Grand Conseil du Canton du Valais, 1858). Pour celui concernant Martigny<sup>42</sup>, la mention de la course de Martigny à Chamounix indique soit le passage par le col de Balme, soit celui par Tête-Noire. La route par Salvan et Finhaut semble encore trop peu utilisée pour nécessiter une réglementation et une tarification spéciales. Dans les années 1860 est fondée à Sion une section du Club Alpin suisse sous le nom de section Monte-Rosa (Leuzinger, 1907). Sous son influence, un nouveau règlement sur les sociétés de guides est arrêté

<sup>36</sup> Règlement du 1<sup>er</sup> mai 1852 sur la poste-aux-chevaux

<sup>37</sup> A l'origine, les droits régalien étaient l'ensemble des droits qui appartenaient au roi et qui formaient la base de sa puissance. Il s'agissait, autrement dit, de pouvoirs exclusifs que personne d'autres que lui n'avait le droit d'exercer sur son territoire. En 1848, les régales qui subsistaient encore allèrent en partie au nouvel Etat fédéral, pour qui elles représentèrent une importante source de revenus, sous la forme de monopole (monnaie, poste, douanes, alcool, poids et mesures, régies fédérales) (Trempe, 2011).

<sup>38</sup> Arrêté du 11 avril 1862 concernant le transport des voyageurs avec relayage

<sup>39</sup> Ordonnance du 9 août 1873 concernant le transport des voyageurs par des entreprises particulières

<sup>40</sup> Loi du 26 mai 1857 régularisant le service du transport des voyageurs sur les routes latérales du canton

<sup>41</sup> Règlement du 30 mars 1858 des sociétés de guides du Valais

<sup>42</sup> Tarif du 20 avril 1858 des guides de Martigny

en 1870<sup>43</sup> et remplace le précédent de 1858. Pour la première fois, une distinction formelle et officielle est effectuée entre les guides pour les ascensions des cimes et des cols, les guides muletiers qui se chargent de conduire les voyageurs dans les vallées et leur fournissent des montures, et les porteurs de personnes ou d'effets (Art. 1). Les conditions requises pour être un "guide ascensionniste" sont plus sévères que pour les deux autres catégories et nécessitent le passage d'un examen devant le préfet du district et un délégué du Département de l'Intérieur (Art. 3).

Les réglementations des infrastructures routières concernent uniquement l'échelle cantonale, faute de législation fédérale. La loi de 1851<sup>44</sup> sur les routes classe les axes du canton entre quatre classes, selon leur importance. La route « *de Vernayaz à la frontière par Salvan et Finshauts* » est décrétée route de quatrième classe (Art. 1). De ce fait, la subvention cantonale pour la construction de cette route (et pour toutes les autres appartenant à cette classe) s'établit entre 33 % et 40 % du total des frais. L'entretien est, par contre, entièrement à la charge des communes (de Preux, 1907). Hormis ce nouveau classement des routes, c'est la loi sur les routes de 1835 qui fait foi pour les autres dispositions (Art. 4). Celle-ci<sup>45</sup> fixe les modalités de construction des routes et de leur entretien.

Au moment d'analyser le type de Régime Institutionnel, nous pouvons relever qu'avant l'entrée en vigueur du Code Civil suisse en 1912 qui homogénéisera les différents Codes Civils cantonaux, il n'existe pas de réglementation unifiée des droits de propriété à l'échelle du pays, ceux-ci étant réglés par les systèmes réglementaires cantonaux (Nahrath, 2000). La législation fédérale reste assez rudimentaire sur ce sujet puisqu'elle ne régit pas l'infrastructure routière elle-même et que concernant l'organisation du transport des voyageurs, elle a surtout pour objectif de garantir son monopole sur les routes où existe le service postal. Les réglementations valaisannes semblent plus précises, non seulement au sujet de l'infrastructure routière, mais également sur le service de transport des voyageurs en encadrant la profession de guides et en fixant les tarifs. Cependant, elles restent lacunaires, en particulier dans les législations de 1858 fixant les tarifs des sociétés de guides de Martigny, Zermatt, Viège et Loèche-les-Bains. D'une part, il existe à cette période d'autres sociétés de guides valaisannes, par exemple celle du Simplon fondée avant 1807, celle de Liddes créée en 1834 et celle d'Orsières en 1853 (Zanier Détienne, 1996). Celles-ci sont alors libres de fixer les tarifs qu'elles veulent, contrairement aux quatre autres qui se sont vues imposer par le Canton leurs prix. Il y a donc une forme d'inégalité de traitements entre les sociétés. A la question de savoir d'où elle provient, on peut émettre l'hypothèse que le Canton a utilisé comme base les versements à la caisse cantonale des guides pour 1857, dans laquelle plus du 90 % du total vient des sociétés de guides de Martigny, Loèche-les-Bains et Viège (Leuzinger, 1907). Ces sociétés ayant l'activité la plus importante, il semble assez logique qu'elles aient fait l'objet d'une réglementation. Pour le cas de Zermatt, la société des guides n'est fondée officiellement qu'en 1858 et, par conséquent, elle n'a rien versé à la caisse cantonale en 1857. De plus, son activité est marginale puisqu'elle verse en 1858 Fr. 183.50.- à la caisse des guides et Fr. 125.- l'année suivante<sup>46</sup> avant d'être supprimée en 1860 (Leuzinger, 1907). Ainsi, la raison pour laquelle les tarifs de la société de Zermatt font l'objet d'une législation cantonale dès sa création, alors qu'elle semble avoir une activité peu importante et que d'autres sociétés déjà existantes ne sont pas réglementées, doit être différent. Il semble que ce soit la commune de Zermatt elle-même qui en ait fait la demande, afin de réglementer l'activité de ses guides (Georg, 1991). Ensuite, comme nous l'avons mentionné, les tarifs fixés par les législations comprennent les routes les

<sup>43</sup> Règlement du 8 juin 1870 des sociétés des guides du Valais

<sup>44</sup> Loi du 24 mai 1851, modifiant celle du 20 mai 1835, sur la classification des routes

<sup>45</sup> Loi du 20 mai 1835 sur les constructions, l'élargissement, l'entretien et la classification des routes

<sup>46</sup> Dans le même temps, pour donner une comparaison, la société de Viège verse Fr. 965.- en 1858 et Fr. 753.- en 1859 et celle de Monthey Fr. 240.- et Fr. 230.40.- (Leuzinger, 1907).



plus utilisées par les voyageurs et non pas toutes celles qui sont susceptibles d'être empruntées par ces sociétés de guides, notamment le tronçon Martigny-Salvan-Finhaut-Châtelard, absent du texte législatif. L'étendue du régime est donc plutôt faible. Par contre, sa cohérence est importante, ceci découlant du fait qu'il y a justement assez peu de réglementations. La bonne répartition des tâches entre les niveaux institutionnels participe à cette cohérence, la Confédération légiférant sur les routes principales où existe le service postal et le Canton sur les routes latérales non desservies. Il s'agit ainsi d'un régime simple.

#### ARRANGEMENTS DE RÉGULATION LOCALISÉS

Voyons à présent de quelle manière les acteurs locaux se réapproprient ces règles dans leur périmètre d'action. La gestion de l'infrastructure routière étant une compétence cantonale, c'est à cette autorité que s'adressent les communes de Salvan et Finhaut concernant la construction de la route depuis Vernayaz, en particulier pour son financement. En 1856 puis en 1857, la commune de Salvan demande des allocations pour les travaux de « *la route dans la montée de Salvan car elle était devenue impraticable* »<sup>47</sup>. Ces subsides doivent être portés au budget de l'Etat et, par conséquent, votés par le Grand Conseil. Lors de la session de novembre 1860 pendant laquelle est discuté le budget 1861, les députés, louant les efforts et les sacrifices de la commune de Salvan pour cette route, décident de porter l'allocation prévue de Fr. 1'200.- à Fr. 2'000.- (Grand Conseil du Canton du Valais, 1860). Cependant, ils ne seront pas toujours aussi généreux. En 1875, le Grand Conseil décide de biffer l'allocation de Fr. 1'000.- prévue au budget de 1876 pour la route Salvan-Finhaut, « *afin de forcer ces communes à régler leurs comptes pour que la part de l'Etat puisse être déterminée* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1875, p. 220). Il semble ainsi que les deux communes n'arrivent pas à s'entendre sur le total de la facture des travaux, ce qui empêche le canton de calculer le montant de la subvention. En effet, selon la loi sur les routes, la part de l'Etat est calculée au prorata des frais globaux. De son côté, la commune de Finhaut fait des efforts pour financer cette route puisque, comme nous l'avons noté dans l'analyse du Capital Gouvernance, elle augmente les impôts en 1861 et vend des plants de bois en 1865 dans ce but. Hormis cette question financière, le tracé de la route est effectué par l'ingénieur cantonal. En 1857, la Municipalité de Finhaut demande au Département des Ponts et Chaussées un tracé de cette route à la portée de la commune. De même, deux ans plus tard, une nouvelle lettre demande au Canton d'envoyer à Finhaut l'ingénieur cantonal pour que « *le tronçon de route commencé l'année dernière soit repris plus haut pour qu'il soit plus proche de la commune* »<sup>48</sup>. Enfin, à la fin des travaux, c'est également l'autorité cantonale qui est chargée de la reconnaissance de la route. La commune de Finhaut écrit en novembre 1858 au Département des Ponts et Chaussées pour l'informer qu'elle a achevé le trajet de route qui lui avait été adjugé et demande qu'une commission vienne sur les lieux pour opérer la reconnaissance de la route avant qu'il y ait la neige<sup>49</sup>. Cette reconnaissance sert tout d'abord à montrer au canton que la route est terminée et que l'allocation promise peut être versée. Il s'agit également pour le canton de contrôler la largeur de la route, celle-ci étant fixée par l'Art. 2 de loi sur les routes de 1851.

En 1880, les deux Conseils communaux de Finhaut et de Salvan font une pétition commune au Grand Conseil afin de demander le surclassement de la route de Vernayaz à Châtelard. En effet, il s'agit à ce moment-là d'élargir cet axe afin de le rendre accessible aux voitures à quatre roues, c'est-à-dire aux

<sup>47</sup> Lettre du 2 juillet 1857 de la commune de Salvan au Département des Ponts et Chaussées, Archives de l'Etat du Valais, 3 DTP, 127.2

<sup>48</sup> Lettre du 26 mars 1859 de la commune de Fins-Hauts au Département des Ponts et Chaussées, Archives de l'Etat du Valais, 3 DTP, 127.2

<sup>49</sup> Lettre du 6 novembre 1858 de la commune de Fins-Hauts au Département des Ponts et Chaussées, Archives de l'Etat du Valais, 3 DTP, 127.2

diligences. Jusque-là, la route est à certains endroits si étroite qu'il est impossible de passer avec deux chevaux de front (Benedetti, 2007). Si cette route passe en deuxième classe, comme le demandent les deux communes, la subvention du canton s'élèverait entre 50 et 60 % du montant des travaux. Le contenu de cette pétition est très intéressant puisque c'est la première fois, à notre connaissance, que l'aspect touristique est utilisé comme argument pour cette route :

*Il n'y a pas seulement la circulation internationale qui milite en faveur d'une classification supérieure de cette route, mais il y a cette considération importante que la voie confortable augmentera le nombre de pensions et hôtels dans cette vallée (...), que ces établissements contribueront pour une large part à la prospérité publique ainsi qu'aux recettes de l'état<sup>50</sup>.*

Si la pétition est envoyée en 1880 au Grand Conseil, c'est parce que celui-ci est en train de discuter d'une nouvelle loi sur les routes qui aboutit à une reclassification des tronçons. Les deux communes n'auront cependant pas gain de cause, la route de Vernayaz à Finhaut jusqu'à la frontière française étant seulement classée route de troisième classe. Lors de la discussion au Grand Conseil, la commission chargée d'étudier cette loi reconnaît que cette route est une route internationale qui a augmenté d'importance depuis l'établissement de grands hôtels et qu'elle mérite donc d'être surclassée de la quatrième à la troisième catégorie (Grand Conseil du Canton du Valais, 1880). On peut supposer que si elle ne passe pas en deuxième classe, c'est notamment pour la raison que la route Martigny-Chamonix par Tête-Noire est attribuée en deuxième classe. Cela est justifié par le fait que cette route « *ayant été rendue carrossable depuis quelques années, attire dès lors une grande affluence de touristes, elle est d'ailleurs une voie internationale pour les communications avec la Savoie* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1880, p. 224). On peut également relever que durant ce débat plusieurs députés prennent la parole pour défendre le classement des routes de leur ville ou village, mais qu'aucun ne le fait pour la route de Vernayaz à Salvan par Finhaut. Il est alors permis de supposer que ni Salvan ni Finhaut ne peuvent compter sur un représentant au Grand Conseil qui défende leurs intérêts.

Concernant l'organisation du transport des voyageurs, nous avons mentionné que la Société de guides de Salvan avait été créée en 1867. Cependant, il semble que, suivant la distinction opérée dans le règlement de 1870 sur les sociétés de guides, ceux de Salvan sont plutôt des guides ascensionnistes que des guides muletiers (Coquoz L. , 1899). Autrement dit, on peut supposer que ce ne sont pas eux qui conduisent les voyageurs de Vernayaz à Chamonix mais plutôt qu'ils s'occupent d'ascensions de sommets, depuis le départ de Salvan. Louis Coquoz relève d'ailleurs que « *plus d'un parmi eux s'est acquis un renom glorieux dans les annales des ascensions célèbres, et a le mérite d'avoir foulé le premier point culminant de maintes sommités vierges* » (Coquoz L. , 1899, p. 260).

### **3.4 Articulation des deux capitaux au sein du Régime Politique local**

Pour cette partie, nous commençons par insérer en guise de rappel deux tableaux rappelant les caractéristiques des Capitaux préalablement analysés :

---

<sup>50</sup> Pétition de Salvan et de Finhaut au Grand Conseil, 1880, Archives de l'Etat du Valais, DI, 144.1.4

## Période 1860-1880 : début du tourisme

### Capital Gouvernance

### Capital Ressourciel

Acteurs	Pas d'acteurs organisés locaux Peu d'hôteliers		<b>Une route pour détourner les flux de voyageurs</b>
Objectifs des acteurs politiques	Partage des biens avec Salvan Tâches de routine	RIR	Etendue faible Cohérence forte → régime simple
Moyens d'action	Acteurs peu dotés	ARL	Initiative vient de Salvan Finhaut concernée par la construction
Type de régime	<b>Régime de maintenance</b>		

**Tableau 1 : Tableaux récapitulant les éléments principaux du Capital Gouvernance et du Capital Ressourciel entre 1860 et 1880**

Comme nous l'avons vu dans le Capital Gouvernance, les relations entre les communes de Salvan et de Finhaut apparaissent assez problématiques. Elles peinent à s'entendre sur un projet d'arrangement qui leur permettrait de régler une fois pour toutes le partage de leurs biens communs suite à la séparation des deux communes. Si celle-ci date de 1648, la séparation des biens n'est toujours pas advenue en 1851, année qui voit Finhaut s'adresser au Conseil d'Etat pour lui demander la permission de faire le partage. Au moins trois projets successifs en 1854, 1869 et 1873 échoueront à mettre les Conseils d'accord, avant le dernier en 1874. Mais alors que les deux communes sont toujours en litiges, elles sont contraintes de collaborer à partir des années 1850 pour la construction de la route de Vernayaz au Châtelard, que nous avons analysée dans le Capital Ressourciel. En particulier, elles doivent mettre en commun leurs frais pour pouvoir donner le montant total des travaux au canton et ainsi toucher l'allocation de l'Etat. Cette collaboration semble difficile, puisque le Grand Conseil est forcé en 1876 de supprimer sa subvention pour forcer ces deux communes à s'entendre. De plus, les différentes requêtes adressées au Canton au sujet de cette route se font toutes de manière séparée. Par exemple, Salvan écrit en 1858 au Département des Ponts et Chaussées pour demander qu'un inspecteur vienne opérer la reconnaissance de la route, alors que Finhaut fait exactement la même requête quelque temps plus tard. On voit ainsi une absence de coordination entre les deux Conseils communaux. Il faudra attendre 1880 pour voir l'union des deux communes, via une pétition au Grand Conseil où elles demandent ensemble le surclassement de la route de Vernayaz à Châtelard. En effet, à ce moment-là, le litige sur la séparation des biens a été enfin réglé et les communes semblent prêtes à collaborer.

Ensuite, nous pouvons noter que le dynamisme de Salvan a été relevé tant dans l'analyse du Capital Gouvernance que dans celui Ressourciel. Nous avons vu que cette commune était à l'origine du développement touristique de la vallée du Trient, notamment en accordant en 1862 une concession d'exploitation des gorges du Trient pour y aménager des galeries et en empruntant Fr. 60'000.- pour faire construire en 1871 un Hôtel aux gorges du Trient à Vernayaz, pour permettre aux voyageurs de se reposer avant d'entamer la montée vers Châtelard. Pour la construction de la route, c'est également

d'elle que vient l'initiative. De plus, elle écrit en 1856 et 1857 pour des demandes d'allocation au canton, chose que Finhaut ne semble pas faire. Et le Grand Conseil loue, en 1861, les efforts et les sacrifices de Salvan pour cette construction et lui augmente son subside de Fr. 1'200.- à Fr. 2'000.-. Quant à Finhaut, nous avons relevé dans l'analyse du Capital Gouvernance qu'il s'agit d'un régime de maintenance. Celui-ci est caractérisé notamment par une passivité des acteurs politiques. Cela semble confirmé dans le Capital Ressourciel. Par exemple, dans une lettre au canton en 1858 concernant la route Vernayaz-Châtelard, le Conseil parle, pour le secteur qui concerne la commune, d'un « *trajet de route qui lui a été adjugé* »<sup>51</sup>. Tout comme les travaux d'endiguement du Rhône et de ses affluents, imposés par l'autorité supérieure (cf. supra), la construction de la route semble également avoir été ordonnée par le Canton, ce qui confirme le manque d'initiative des acteurs politiques. Cependant, la commune fera, en 1859, plusieurs demandes successives au Canton pour modifier le tracé de la route afin qu'elle passe plus proche de leur territoire. Une première lettre le 26 mars restera sans réponse et sera suivie d'une deuxième le 1<sup>er</sup> mai puis d'une troisième le 12 mai<sup>52</sup>. Les acteurs politiques ne sont donc pas si passifs que ça s'ils estiment que leurs intérêts sont en jeu.

### 3.5 Effets du Régime Politique local sur la trajectoire

Pour cette section, nous nous attachons à décrire les effets du Régime Politique local sur la trajectoire. Autrement dit, dans quelle mesure le Régime Politique local explique-t-il le démarrage de l'activité touristique ? Face aux éléments que nous avons relevés, nous sommes forcés de constater qu'il ne le fait que faiblement. En effet, l'initiative en faveur du développement touristique vient d'un acteur extra-local, en l'occurrence la commune de Salvan. Les autorités politiques de Salvan semblent ainsi mieux et plus rapidement comprendre les bénéfices qu'elles pourraient retirer du fait que des voyageurs passent par leur village. En comparaison, celles de Finhaut sont de manière générale plutôt passives et inactives. Elles profitent de leur situation par rapport à Chamonix et à Salvan car un détournement des flux par Salvan fait automatiquement passer les voyageurs par Finhaut. Dans leur logique de maintien de la situation actuelle, elles ne voient pas le tourisme comme une opportunité de développement. Comme nous l'avons mentionné dans l'étude du moyen d'action connaissances, seuls les pionniers de l'hôtellerie, qui ont ouvert les premiers établissements, ont compris les bénéfices qu'ils pouvaient tirer des flux de voyageurs se rendant à Chamonix.

---

<sup>51</sup> Lettre du 6 novembre 1858 de la commune de Fins-Hauts au Département des Ponts et Chaussées, Archives de l'Etat du Valais, 3 DTP, 127.2

<sup>52</sup> Archives de l'Etat du Valais, 3 DTP, 127.2

## 4. Forage 2 (1880 -1900)

### 4.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels

Ce forage a pour objectif d'expliquer le passage à la deuxième phase du développement touristique de Finhaut. Celle-ci voit tout d'abord le doublement du nombre d'hôtels, leur nombre passant de cinq à dix en l'espace de cinq ans, soit de 1895 à 1900. On peut alors raisonnablement situer le début de la villégiature à ce moment-là, alors que précédemment Finhaut ne constituait qu'une étape sur la route de Chamonix (Sauthier, Guex, & Roy, 2012). A côté des hôtels, les services autour du tourisme se développent : boulangeries, bazars, boucheries, cordonniers, cochers, guides, etc. (Schupbach, 2010). En 1888, pour le district de St-Maurice, 141 personnes sont recensées dans la catégorie "auberges et pensions" et 151 pour le "commerce proprement dit" (Office fédéral de la statistique, 1888). Du côté des innovations techniques, le télégraphe est installé en 1888 et le téléphone en 1898 tandis qu'il faudra attendre 1902 pour la lumière électrique. Au tout début du XX<sup>ème</sup> siècle, la renommée touristique de Finhaut est à son apogée : elle est, après Zermatt, « la seconde [station] du Valais par l'importance de son mouvement d'étrangers » (Monod, 1904).

Concernant la politique suisse du tourisme, ce deuxième forage coïncide avec une première association à l'échelle fédérale des acteurs touristiques. Comme souvent, l'élément déclencheur est l'arrivée d'une crise, celle-ci ayant une double origine : la Longue Dépression, crise économique d'ampleur mondiale qui débute avec une crise bancaire en 1873 et dure jusqu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, et l'émergence d'une concurrence internationale qui fait perdre à la Suisse son hégémonie de destination touristique estivale (Humair, 2011a). Dès les années 1880, face à ces nouveaux défis et dans le but d'y apporter des réponses collectives, les acteurs du tourisme vont créer des associations et des syndicats. Les premiers acteurs à se réunir à l'échelle nationale sont les hôteliers, qui fondent en 1882 la Société suisse des hôteliers (SSH) (Humair, 2011b). L'une de leurs premières actions est la représentation du secteur hôtelier lors de l'Exposition nationale à Zurich en 1883. Si, lors de sa fondation, la SSH comptait 65 membres, le nombre de ses adhérents ne cessa d'augmenter, passant à 195 en 1890, 810 en 1900 et 1231 en 1914 (Barberini, 1929). Les membres ne sont alors pas uniquement suisses puisque des hôteliers de la vallée de Chamonix, de la rive française du lac Léman et de la rive droite du lac de Constance, dont l'activité est intimement liée au tourisme suisse, font partie de la société. Dès 1891, la SSH se dote d'une structure administrative permanente, afin d'assurer une action continue. Ses tâches sont les suivantes : l'établissement d'une agence de placement pour le personnel d'hôtels, la représentation des intérêts du tourisme en Suisse, la réglementation et l'unification de la publicité (notamment via la publication de la brochure *Les Hôtels de la Suisse*), les travaux statistiques et l'exécution des décisions du comité de la SSH (Senn, 1918). Elle participe également à la régulation de la concurrence interne en fixant des prix minimaux pour les chambres (Humair, 2011b). De manière générale, la société a pour objectif de procurer à ses membres des avantages matériels. Par exemple, elle négocie d'avantageux contrats d'assurance contre les risques, en cas notamment de réclamations et de demandes d'indemnités de clients lésés. Les ressources de la SSH proviennent de la finance d'entrée qui s'élève en 1882 à Fr. 30.- ainsi que de la cotisation annuelle de 30 centimes par chambre (Hotelleriesuisse, 2007). Après les hôteliers, ce sont les sociétés de développement qui s'unissent à l'échelle nationale, avec la création en 1893 de l'Union suisse des sociétés de développement (USSD). Disposant de peu de moyens financiers, elle fut un acteur collectif qui n'eut pas beaucoup d'influence sur l'organisation du tourisme (Humair, 2011a).

Au niveau régional, nous pouvons mentionner en 1879 la constitution de la Société des maîtres d'hôtels de la Vallée du Rhône et de Chamonix (Erné, 1987). L'hôtelier de Zermatt Alexandre Seiler en est le premier président. Le but de la société est « *le soutien moral entre les membres et le développement de tout ce qui a un intérêt pour leur industrie* » (Art. 1 des statuts de la société, cité par (Erné, 1953)). Les membres paient une finance d'entrée de Fr. 10.- ainsi qu'une cotisation de Fr. 10.- également par hôtel. Lors de l'Assemblée générale de 1898 qui se déroule à Finhaut, une convention sur les prix minimaux est décidée, dans laquelle il est fixé qu'aucun sociétaire ne pourra, sous peine d'expulsion et de boycottage, proposer la pension à moins de Fr. 5.-. Les hôteliers mettent dix ans à s'entendre avant d'aboutir à la publication d'un guide commun de 834 pages, tiré à 3000 exemplaires pour le prix de Fr. 12'000.- et intitulé *Le Valais et Chamonix*. Au tournant du siècle, la société compte 110 membres, représentant près de 6630 lits hôteliers (Erné, 1953).

## 4.2 Capital Gouvernance

### CONFIGURATION DES ACTEURS

Pour ce deuxième forage, nous savons que les **autorités politiques de Finhaut** appartiennent majoritairement au parti conservateur (Andrey, 1976). Le début de cette période sera houleux. En janvier 1884, deux citoyens de Finhaut, anciens conseillers communaux, écrivent au Conseil d'Etat pour lui signaler que deux membres du Conseil communal sont incompatibles, étant donné que l'un a épousé la nièce de l'autre et qu'ils sont donc de la même famille. Ils demandent le remplacement de l'un des deux conseillers et affirment qu'il s'agit là du vœu de la majorité des citoyens de la commune<sup>53</sup>. Ces deux citoyens dénoncent également le fait que depuis près d'une année, le président de Finhaut Eugène Lugon ne convoque pas les deux membres de la minorité et que le Conseil fonctionne à trois, soit le président et les deux conseillers incompatibles. Plus encore, durant l'été, étant donné que l'un de ceux-ci travaille à Chamonix et que l'autre exerce comme berger dans la montagne, « *il en résulte donc que pendant ce temps-là, le président a dirigé seul l'administration communale. Il y a eu des travaux importants remis sans enchères, et d'autres délibérations ont été prises contre les vrais intérêts de la commune et contre la volonté de la majorité des électeurs* »<sup>54</sup>. Sommé de s'expliquer, le président de la commune écrit au Conseil d'Etat qu'il a été décidé dans la séance du 30 janvier 1881 que les conseillers se réuniraient sans autre avis le quatrième dimanche de chaque mois, décision qui fut respectée par tous les conseillers pendant deux ans. Or, le 10 janvier 1883, les deux conseillers minoritaires quittèrent avec fracas la séance suite à un désaccord au sujet d'une question de coupes de baies et de parc aux chèvres. Dès lors, ils ne remirent plus les pieds au Conseil. Le président réfute également l'accusation d'avoir accordé des travaux publics sans mises aux enchères<sup>55</sup>. Après l'échange de plusieurs missives où chacun campe sur ses positions, l'un des conseillers dénoncés comme incompatibles finit par présenter sa démission. Un mois plus tard, c'est au tour du président Eugène Lugon d'envoyer sa démission au Conseil d'Etat. En effet, suite au retrait du conseiller incompatible, son remplaçant a été choisi dans l'autre parti. Ainsi, les deux conseillers qui n'assistaient plus aux séances sont revenus et la majorité a changé de camp. Or, le président, qui dénonce gros mots et menaces durant les séances constate que « *cette majorité a un parti pris, celui de*

<sup>53</sup> Archives de l'Etat du Valais, 3040 A, Contentieux du Département de l'Intérieur, Finshauts

<sup>54</sup> Lettre du 5 février 1884 au Département de l'Intérieur du Canton du Valais à Sion, Archives de l'Etat du Valais, 3040 A, Contentieux du Département de l'Intérieur, Finshauts

<sup>55</sup> Lettre du 24 février 1884 au Département de l'Intérieur du Canton du Valais à Sion, Archives de l'Etat du Valais, 3040 A, Contentieux du Département de l'Intérieur, Finshauts

*défaire tout ce que nous avons fait précédemment* »<sup>56</sup>. Dans ces conditions, il préfère démissionner. Le Conseil d'Etat accepte sa démission et nomme pour le remplacer le vice-président, qui refuse cette nomination car elle ne vient pas de la population, seule habilitée, selon lui, à élire un président. Réunie dans cette optique, l'Assemblée primaire élit comme président Séraphin Vouilloz, qui avait démissionné du Conseil peu de temps auparavant car il travaillait durant l'été à l'étranger. Il refuse donc sa nomination et demande au Conseil d'Etat d'accepter sa démission. Convoquée pour une nouvelle élection du président en juin 1884, la population refuse de se déplacer et personne ne se présente<sup>57</sup>. Ainsi, la commune fonctionnera sans président jusqu'aux élections communales de décembre 1884, le vice-président dirigeant les séances du Conseil communal (Commune de Finhaut, 1884). A ces élections, la situation se normalise avec l'élection de Daniel Lonfat au poste de président, fonction qu'il exerce jusqu'en 1898. Les élections suivantes seront également plus sereines et il ne semble plus y avoir d'affrontements, notamment entre partis. Par exemple, en 1888, les cinq conseillers sont élus avec un pourcentage de voix allant de 72 % pour le moins bien élu à 96 % des voix pour le président de la commune. De même, en 1900, les conseillers sont élus avec des voix allant de 63 % à 90 %. L'étiquette politique ne semble donc pas jouer un grand rôle puisque les deux tiers des électeurs ont voté pour les cinq candidats. Les citoyens votent alors plus pour une personnalité que pour un parti. D'ailleurs, il arrive que certains candidats figurent sur plus d'une liste de parti lors d'élections. C'est par exemple le cas de Daniel Lonfat lorsqu'il se présente aux élections de mars 1885 comme député suppléant au Grand Conseil (fonction à laquelle il sera élu) en étant inscrit à la fois sur la liste conservatrice et sur celle libérale (Canton du Valais, 1885).

Au début de cette période, les **hôteliers** sont les mêmes que durant le premier forage. En effet, aucun nouvel établissement ne voit le jour entre 1880 et 1895 et les constructeurs des hôtels précédents en sont toujours les propriétaires. Ainsi que nous l'avons relevé en début de chapitre, plusieurs établissements apparaissent ensuite entre 1895 et 1900. Comme pour le forage précédent, nous pouvons avancer, en regardant le nom des propriétaires, qu'il s'agit exclusivement de locaux. Parmi les nouveaux hôteliers, citons Henri Lugon, propriétaire du Grand Hôtel Terminus, ou Alphonse Lonfat, qui fait bâtir en 1896 le Grand Hôtel de Finhaut. Relevons, de plus, que les quelques hôtels qui changent de propriétaires entre 1890 et 1900 se transmettent au sein d'une même famille. Par exemple, l'Hôtel de la Croix-Fédérale, tenu par Joseph Lugon, est transmis à son fils Jules en 1895, tandis que l'Hôtel Bel-Oiseau, propriété de Joseph-Emmanuel Chappex, passe aux mains de ses héritiers en 1888, puis à celles de Joseph Chappex en 1892 et enfin à Edouard Chappex en 1898 (Perriard-Volorio, 1991). Et comme pour la période précédente, les hôteliers ne le sont pas à plein temps toute l'année puisque l'activité se concentre en été. Citons le cas de Justin Lugon, de l'Hôtel du Chalet Suisse, guide de montagne diplômé (le seul à Finhaut) durant l'été et qui exerce comme forgeron le reste de l'année. Et Eugène Vouilloz, propriétaire de l'Hôtel Suisse, a installé à côté de son établissement une fabrique de tabac (Finhaut, 1907). Comme nous le verrons dans la description des objectifs des acteurs, les hôteliers sont souvent en première ligne lorsqu'il s'agit de moderniser la station en y aménageant les services de base comme l'eau potable ou le télégraphe. Et si les hôteliers de Finhaut ne sont pas réunis au sein d'une association officielle, ils comprennent peu à peu l'intérêt de faire leurs demandes de manière conjointe afin de leur donner plus de poids. C'est le cas notamment en 1892 lors d'une pétition, signée majoritairement par les hôteliers, pour demander des installations d'eau potable dans la commune (Schupbach, 2010).

<sup>56</sup> Lettre du 15 avril 1884 au Département de l'Intérieur du Canton du Valais à Sion, Archives de l'Etat du Valais, 3040 A, Contentieux du Département de l'Intérieur, Finshauts

<sup>57</sup> Archives de l'Etat du Valais, 3040 A, Contentieux du Département de l'Intérieur, Finshauts

Dès 1888 est émise l'idée de relier Martigny à Chamonix par le rail. Entre 1889 et 1900, différents **promoteurs du chemin de fer** vont proposer pas moins de sept demandes de concession au Département fédéral des chemins de fer (DFCF). C'est le projet de deux ingénieurs bernois, MM. Ludwig et Schöpfer, qui décrochera la concession en 1892. Ceux-ci ne réussirent cependant pas à réunir les fonds nécessaires et la concession, prolongée trois fois, sera rendue caduque en 1901<sup>58</sup> (Sauthier, Guex, & Roy, 2012).

Pour ce deuxième forage, les **étrangers** résident dorénavant en villégiature à Finhaut, alors qu'ils étaient jusque-là uniquement de passage. Ils viennent dans leur grande majorité d'Angleterre et appartiennent à la *leisure class*<sup>59</sup>, la seule qui voyage alors. On compte également des hôtes français, allemands et suisses (Sauthier, Guex, & Roy, 2012). Avant la création de la Société de Développement de Finhaut en 1904, ce sont les étrangers eux-mêmes qui organisent leurs distractions. En particulier, la Colonie anglaise est très active et met sur pied des concerts, des conférences ou encore des bals.

Enfin, concernant la **population locale**, celle-ci va connaître une augmentation durant cette période : elle passe de 400 habitants en 1880 à 433 en 1900. Si en 1880 le 96 % des habitants sont des bourgeois de la commune, cette proportion descend à 84 % en 1900. A cette date, le reste de la population comprend en plus 27 Valaisans non Fignolins, 10 Suisses non Valaisans et 32 étrangers, en majorité des Italiens, alors qu'il n'y en avait aucun en 1888 (Sauthier, Guex, & Roy, 2012). Durant ce forage, nous pouvons observer que la population se met peu à peu à travailler dans le secteur touristique. Si en 1889, le relevé des taxes industrielles mentionne uniquement quatre hôtels et un fabricant de tabac, celui de 1900 inventorie 11 hôtels, trois restaurants-débits de vin, deux boulangeries, deux bazars, deux boucheries, deux moulins, deux forges, trois cordonniers et 20 personnes exerçant divers métiers, par exemple serrurier, charpentier, tailleur de pierres, cocher ou encore blanchisseuse (Commune de Finhaut, 1889 ; 1900). A la lecture des différents noms, nous pouvons constater qu'il s'agit majoritairement de locaux. Nous retrouvons également quelques noms italiens parmi les entrepreneurs, comme Ramoni, maître maçon, Tivano, Fiorina et Flore, tous trois menuisiers (Commune de Finhaut, 1899).

#### TACHES ET OBJECTIFS DES ACTEURS POLITIQUES

Pour cette partie, nous avons pu relever plusieurs thématiques principales préoccupant les acteurs politiques durant ce deuxième forage. La première concerne les aménagements permettant de moderniser la commune. Le moins que l'on puisse dire, c'est que les autorités publiques et la population vont se montrer plutôt réticentes au début face à ces nouvelles technologies. C'est le cas pour l'arrivée du télégraphe. En 1885, le Conseil communal reçoit une lettre du canton accompagnée d'un projet de convention pour l'établissement d'une ligne télégraphique de Salvan à Finhaut et invitant le Conseil à se prononcer sur la question. Vu l'importance de l'affaire, celui-ci refuse de prendre la responsabilité d'une telle décision et convoque l'Assemblée primaire pour se prononcer sur

<sup>58</sup> Nous ne nous attardons pas ici sur cette problématique du chemin de fer car elle sera traitée en détails dans l'analyse du Capital Ressourciel de la partie suivante (cf. 4.3).

<sup>59</sup> La *leisure class* ou *classe de loisir* est une élite possédant richesse et pouvoir et les mettant en évidence via une consommation ostentatoire du loisir, afin de s'attirer et conserver l'estime des hommes. Cette élite considérait en effet que leur influence, pour être durable, devait reposer non pas sur la simple force des armes mais sur l'exercice d'une hégémonie culturelle. Le terme de *loisir* renvoie à la consommation improductive du temps, celle-ci faisant écho à deux choses : la considération du travail productif comme indigne et la possibilité pécuniaire de s'offrir une vie oisive. Cependant, la classe de loisir n'est pas forcément inactive : elle peut exercer des professions dans le gouvernement, la guerre, la vie religieuse et les sports. Le premier motif de ces activités n'est alors pas l'enrichissement. La classe de loisir comprend de manière générale les classes nobles et sacerdotales (Corbin, 1995 ; Veblen (1899/1970)).



cette question. Les citoyens refusent l'établissement de la ligne par 60 voix contre et 16 acceptations (Commune de Finhaut, 1885). Deux ans plus tard, une nouvelle demande pour le même objet parvient à la commune. Le Conseil décide à nouveau de faire voter l'Assemblée primaire et de se conformer à sa décision. Convoquée, celle-ci cependant refuse de voter et renvoie la décision au Conseil communal. Ce dernier acceptera finalement la proposition avec trois conseillers pour et deux contre (Commune de Finhaut, 1887). Pour financer cette ligne télégraphique, la commune lance une souscription publique. Quatre personnes font un don : M. d'Auquier, propriétaire du Chalet Hector, M. Chappex, propriétaires de la pension Bel-Oiseau, M. Lonfat, propriétaire de la pension Mont-Blanc et M. Lugon, propriétaire de la pension de la Croix-Fédérale (Commune du Finhaut, 1888). Ainsi, ce sont bien les hôteliers qui se sentent le plus concernés par l'établissement d'une ligne télégraphique à Finhaut, certainement parce que ce moyen d'une part leur permet de communiquer plus rapidement que par courrier postal avec leurs clients et, d'autre part, permet à leurs clients de rester en contact avec leur lieu d'origine lors de leur séjour. Concernant le Chalet Hector, dont le propriétaire participe également à la souscription, nous n'avons pas trouvé d'informations à ce sujet mais nous pouvons faire l'hypothèse qu'il s'agit de l'un des quelques chalets utilisés comme résidences pour les étrangers. Cela expliquerait l'empressement du propriétaire à voir le télégraphe installé, ceci pour les mêmes raisons que les hôteliers. Pour l'eau potable, la situation est assez similaire. En 1892, une pétition est adressée au Conseil communal afin d'amener de l'eau potable dans tous les villages de la commune (Schupbach, 2010). Jusque-là, l'alimentation en eau nécessite de venir s'approvisionner aux ruisseaux et fontaines. La commune répond à la pétition en demandant une participation financière aux signataires : « *le pétitionnement paraît avoir été provoqué par les hôteliers et dans leur intérêt ; il est dès lors juste qu'ils supportent la très grande partie d'une dépense dont ils retirent tout l'avantage* »<sup>60</sup>. Nous retrouvons ici à nouveau les hôteliers en première ligne pour demander à la commune la modernisation de ses services. En 1900, la demande de concession pour l'utilisation des eaux d'un torrent afin de disposer des forces motrices nécessaires à l'établissement d'une usine destinée à l'éclairage électrique de la localité se solde par un refus. Le fait que ce soit le président de la commune qui soit le demandeur de la concession n'a pas influencé positivement la décision. Pour éviter un conflit d'intérêt, celui-ci n'a d'ailleurs pas pris part à la séance durant laquelle était discuté cet objet. C'est le vice-président de la commune qui l'a présidée à sa place (Commune de Finhaut, 1900).

Nous pouvons ensuite relever un soutien de la commune au développement des transports. En 1887 a lieu une votation populaire cantonale sur l'octroi par le Valais d'une subvention d'un million de francs pour le percement du tunnel du Simplon. Cet objet est plébiscité par les Valaisans, qui l'acceptent à près de 90 % des voix (Canton du Valais, 1887). A Finhaut, l'octroi de la subvention cantonale est encore plus soutenu puisque celle-ci est accordée à l'unanimité des 90 votants présents lors de l'Assemblée primaire (Commune de Finhaut, 1887). Le Grand Conseil, qui avait voté le décret avant de le soumettre au peuple, avance les arguments suivants pour justifier cette entreprise :

*« C'est au chemin de fer que le Valais doit sa vie et son activité actuelles ; mais les résultats seront bien autrement considérables quand il franchira le grand tunnel du Simplon et reliera notre Canton à l'Italie, pour créer une ligne qui deviendra une des plus riches artères commerciales d'Europe. Non seulement le grand transit de voyageurs et de marchandises qui profitera de cette voie ferrée, accroîtra la prospérité de notre contrée, mais le Valais verra tripler le nombre des touristes qui visitent ses vallées et ses montagnes, et des étrangers qui séjournent dans ses stations d'été »* (Grand Conseil du Canton du Valais, 1887).

<sup>60</sup> Archives communales de Finhaut, « Service des eaux 1892-1927 », n°4/02, cité par (Schupbach, 2010)

Etant donné qu'il n'y a à ce moment-là seulement quatre hôtels sur la commune et vu le faible soutien au tourisme local de la part des autorités (cf. infra), on peut supposer que ce n'est pas l'argument touristique qui a convaincu les citoyens mais plutôt la perspective d'un accroissement du transit général qui amènera une nouvelle prospérité au Valais. Ainsi, si le Canton peut bénéficier de recettes supplémentaires, les citoyens de Finhaut espèrent peut-être qu'ils pourront bénéficier d'une partie notamment sous forme de subventions, au vu des difficultés qu'ils ont connu pour financer leur propre infrastructure routière (cf. forage précédent section 3.3). Puis, en 1890, le Conseil communal reçoit une demande de concession pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer Vernayaz – Salvan – Finhaut. Il décide alors d'appuyer cette demande auprès du Conseil d'Etat, « *vu les grands avantages que cette ligne apporterait sur tous les points de vues aux populations de la vallée* » (Commune de Finhaut, 1890, séance du 28 octobre)<sup>61</sup>.

Ensuite, force est de constater que les autorités politiques n'encouragent pas forcément d'une manière assidue le développement des entreprises touristiques locales. Etant donné que la commune taxe non seulement les hôtels mais aussi les commerces annexes (débits de vin, bazars, boulangeries, etc.), on pourrait penser qu'elle a tout avantage à ce qu'ils se multiplient, puisque cela fait augmenter les recettes communales. Pourtant, les concessions ne sont pas systématiquement accordées. Par exemple, le Conseil refuse en 1898 d'accorder à Lucien Vouilloz une concession pour l'établissement d'un débit de boissons, sans que la raison en soit précisée (Commune de Finhaut, 1898a). Nous pouvons aussi citer le cas de Pierre Crettenand, qui dépose un recours auprès du Conseil d'Etat contre une décision du Conseil communal de Finhaut ne lui accordant une concession pour un débit de boissons que pour la période du 1<sup>er</sup> mai au 1<sup>er</sup> novembre. Il dénonce le fait que deux autres personnes ayant déposé des demandes de concession à la même date que lui se sont vues accordées celles-ci pour l'année entière<sup>62</sup>. La réponse de la commune de Finhaut montre que son souci est lié au fait que l'établissement de Pierre Crettenand se situe « *en-dehors de la surveillance de la police ; en conséquence, nous le considérons comme pouvant être un local de débauche. Pendant la mauvaise saison lorsqu'il n'y a pas un étranger qui circule sur notre route, nous ne voyons absolument pas la nécessité, pour les gens de l'endroit, d'avoir un débit de vin situé à distance du village* »<sup>63</sup>. Le Conseil communal semble donc accorder les concessions selon la clause du besoin avant tout, et non pas à tous ceux qui en feraient la demande. Cela montre une volonté de garder la maîtrise du développement, ainsi qu'un souci de garder la tranquillité du village. On peut ajouter que les conditions d'octroi de concession se font toujours à l'avantage de la commune. Par exemple, en 1892, celle-ci accorde à Emmanuel Lonfat une concession sur un terrain pour y établir un chalet faisant office de débit de vin aux conditions suivantes : elle fournit le bois nécessaire à la construction et le chalet reste pendant 15 ans propriété d'Emmanuel Lonfat, à la suite de quoi il devient propriété de la commune (Commune de Finhaut, 1892). Un autre exemple, concernant le cas d'un hôtelier qui souhaite s'agrandir, nous paraît intéressant à détailler pour illustrer l'attitude des autorités politiques à cet égard. En août 1898, Eugène Vouilloz, propriétaire de l'Hôtel Suisse, adresse au Conseil communal une demande de concession pour un terrain à bâtir à côté de son établissement. Le Conseil nomme deux de ses représentants pour se rendre sur les lieux afin d'examiner le terrain et « *entrer en pourparler avec le demandeur de concession afin de savoir ce qu'il offre pour ce terrain, puis faire rapport au Conseil* » (Commune de Finhaut, 1898a). L'offre faite par l'hôtelier étant jugée insuffisante, le Conseil prévise contre l'octroi de la concession et convoque l'Assemblée bourgeoise pour statuer, le terrain appartenant à la

<sup>61</sup> Nous développerons de manière plus détaillée dans la partie suivante sur le Capital Ressourciel les différents enjeux et procédures autour du chemin de fer.

<sup>62</sup> Archives de l'Etat du Valais, 3040 A, Contentieux du Département de l'Intérieur, Finshauts

<sup>63</sup> Lettre du 28 avril 1895 du Conseil communal de Finhaut au Département de l'Intérieur, Archives de l'Etat du Valais, 3040 A, Contentieux du Département de l'Intérieur, Finshauts

Bourgeoisie. Dans l'intervalle, ayant appris que sa demande avait été préavisée négativement, Eugène Vouilloz écrit au Conseil pour lui proposer une offre supérieure et lui demander, en cas de refus, de l'avertir si des offres plus hautes devaient être faites. Réunie, l'Assemblée bourgeoise refuse, par 36 voix contre 30 d'entrer en matière sur la vente de ce terrain (Commune de Finhaut, 1898b). Elle va par contre le lui proposer en location aux conditions suivantes :

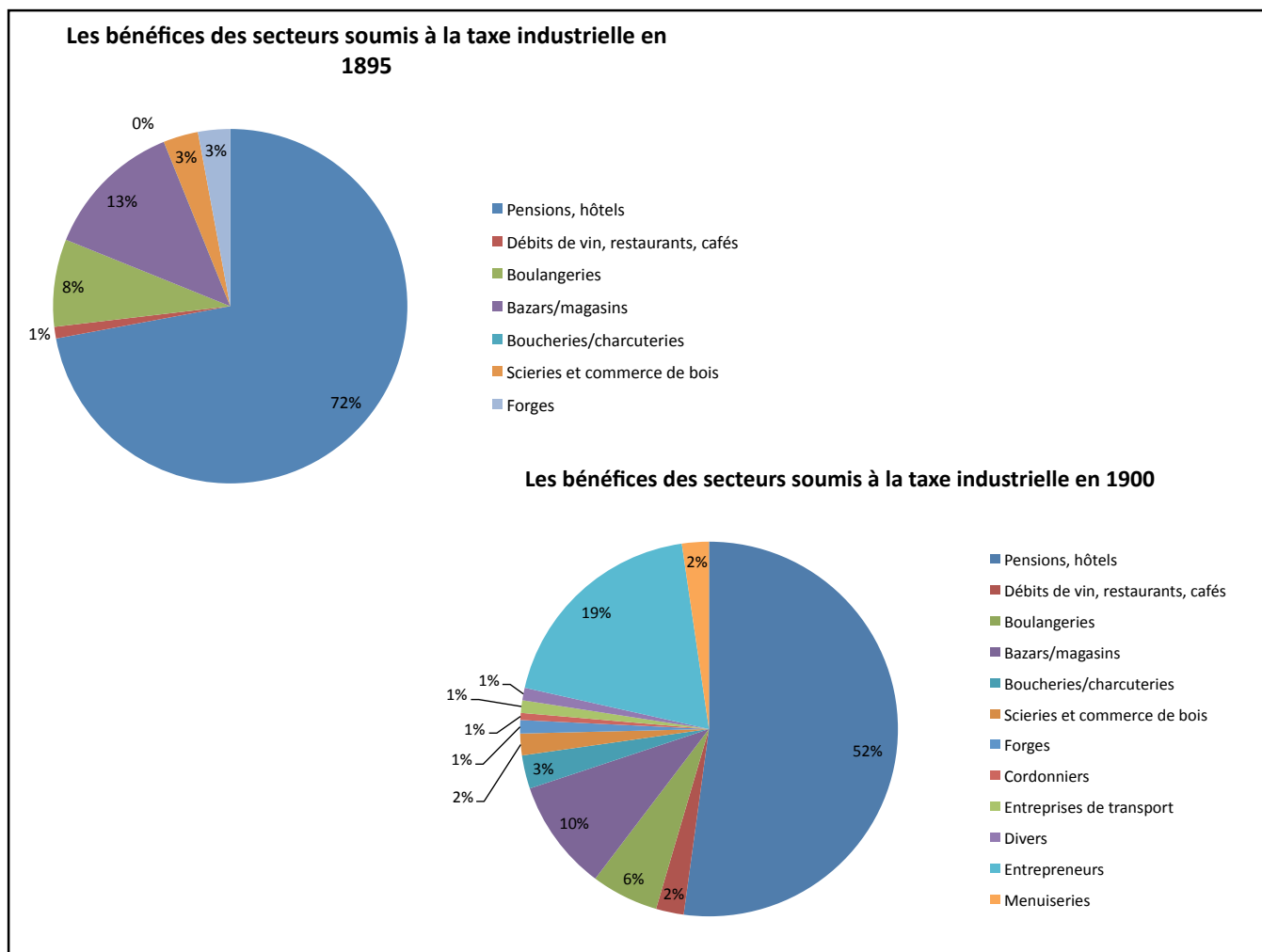
- le prix du bail est fixé à Fr. 50.- par an pour une période de 10 ans,
- Eugène Vouilloz est autorisé à élever des constructions sur le terrain, mais celles-ci devront être démolies à l'échéance du bail, soit après 10 ans,
- si la bourgeoisie « *décidait de vendre le terrain loué avant l'expiration du bail, celui-ci serait résilié de plein droit sans aucune indemnité à l'égard du locataire et les constructions élevées par ce dernier devront être enlevées à ses frais au moment de la vente* » (Commune de Finhaut, 1898a).

Eugène Vouilloz acceptera de signer cette convention mais le moins que l'on puisse dire, c'est que l'attitude du Conseil et de l'Assemblée bourgeoise ainsi que les termes du contrat n'encouragent pas les hôteliers à faire preuve d'initiative et à développer leur affaire. Le fait de proposer le terrain en location plutôt qu'à la vente montre que la commune veut garder la maîtrise du développement, comme le fait dans l'octroi de concessions de débits de vin (cf. supra). De plus, le Conseil n'hésite pas en 1899 à amender deux tenanciers de débits de vin, l'un pour fermeture tardive de son établissement et l'autre pour avoir contrevenu au repos dominical (Commune de Finhaut, 1899). Tous ces différents éléments nous montrent que le soutien des autorités communales aux entreprises locales liées au développement touristique est assez mesuré. De plus, les relations entre la commune et les hôteliers sont parfois tendues. En 1880, le Conseil communal place un tronc en faveur des pauvres dans plusieurs hôtels de Finhaut, afin de récolter de l'argent auprès des étrangers. Mais lorsqu'il se rend à l'Hôtel Royal pour y retirer l'argent versé, le propriétaire refuse de le lui donner. Après une tentative de conciliation qui n'aboutit pas, le Conseil décide à l'unanimité de porter plainte contre l'hôtelier auprès du tribunal du district (Commune de Finhaut, 1880). Il va également écrire plusieurs fois au Conseil d'Etat valaisan pour se plaindre des absences répétées de l'un des conseillers communaux, en l'occurrence Justin Lugon, hôtelier de son état (Commune de Finhaut, 1899).

#### MOYENS D'ACTION PUBLIQUE MOBILISES

Pour le premier moyen d'action, soit l'**argent**, les prêts que nous avons mentionnés dans le forage précédent ont toujours cours ici. Par exemple, en 1884, la commune de Finhaut prête Fr. 1'500.- à celle d'Isérables (Commune de Finhaut, 1884). En 1889, le Conseil communal prend note du remboursement de Fr. 4'000.- de la part de l'un de ses emprunteurs et décide alors « *de chercher un nouveau débiteur de préférence un particulier (non une banque) contre les garanties suffisantes* » (Commune de Finhaut, 1889a). Il s'agit de Joseph Chappex, propriétaire de l'Hôtel Bel-Oiseau, à qui la commune prête Fr. 4'000.- au taux de 5 % (Commune de Finhaut, 1889). Les revenus de la commune semblent assez fluctuants puisqu'en 1898 elle doit emprunter Fr. 3'000.- pour subvenir aux dépenses liés à la correction d'une route (Commune de Finhaut, 1898). L'année suivante, elle reçoit Fr. 800.- d'Eugène Gay-Crosier pour l'acquisition du droit de bourgeoisie, somme qu'elle place à la Banque Stockalper à St-Maurice (Commune de Finhaut, 1899). Notons également qu'au fil de cette période 1880-1900, le revenu généré par les taxes industrielles augmente fortement grâce à l'explosion du nombre d'hôtels et de commerces. En particulier, les bénéfices taxés pour les hôtels passent de Fr. 2'800.- en 1882 (cinq hôtels taxés) à Fr. 41'300.- en 1900 (11 hôtels taxés) (Commune de Finhaut, 1882 ; 1900). De plus, l'augmentation du nombre d'hôtels a généré le développement de revenus induits provenant des commerces. En particulier, comme on peut le constater sur la Figure ci-dessous,

la part de l'hôtellerie dans les bénéfices soumis à la taxe industrielle baisse de 20 % entre 1895 et 1900 suite à l'apparition de nouveaux commerces :



**Figure 6 : Les bénéfices des secteurs soumis à la taxe industrielle en 1895 et en 1900.**  
Source : (Guex, 2013)

Toujours concernant l'argent, nous avons vu que c'était les hôteliers qui finançaient en partie les nouvelles installations, notamment le télégraphe et l'eau potable. Au sujet de ceux-ci, nous pouvons encore mentionner qu'ils ne semblent pas ouvrir le capital de leur entreprise à des actionnaires extérieurs, l'hôtellerie étant et demeurant essentiellement familiale (Guex, 2013).

Concernant l'**organisation**, notons pour commencer que l'activité touristique ne dispose pas encore d'une association réunissant les intéressés et s'occupant de l'organisation du secteur, puisque la Société de Développement ne sera créée qu'en 1904. Il y a bien quelques initiatives conjointes de la part des hôteliers, par exemple une pétition pour demander l'eau potable ou le financement du télégraphe, mais en règle générale, ils agissent de manière individuelle. On ne peut ainsi pas vraiment parler de l'existence d'un réseau actif d'hôteliers, et encore moins d'une coalition réunissant des acteurs publics et des acteurs touristiques qui œuvrerait en faveur du développement touristique. D'ailleurs, comme nous l'avons souligné, l'entente entre la commune et les hôteliers est souvent source de conflits : plainte contre un hôtelier qui refuse de donner la recette du tronc des pauvres placé dans son hôtel, demande de participation financière aux hôteliers qui réclament l'installation de l'eau potable ou encore dénonciation auprès du Conseil d'Etat valaisan du conseiller communal et hôtelier

Justin Lugon jugé trop souvent absent aux séances. Notons également que les cas de multipositionnalité des acteurs sont assez rares et, surtout, ne permettent pas aux personnes concernées d'en tirer parti. L'hôtelier Justin Lugon, également conseiller communal, d'une part est très souvent absent lors des séances du Conseil et, d'autre part, ne doit pas entretenir de bonnes relations avec ses collègues étant donné que ceux-ci se plaignent plusieurs fois de lui auprès du Conseil d'Etat valaisan pour ses absences. Il semble donc plutôt mal placé pour influencer les décisions du Conseil communal. D'ailleurs, il est absent par exemple lors de la séance concernant la question de la concession pour une usine électrique pour l'éclairage de la commune, alors que cet aspect lié à la modernisation du lieu est primordial pour les hôteliers, dans une perspective d'avantages concurrentiels par rapport aux autres stations (cf. moyen d'action information infra). De plus, nous avons également mentionné le cas où Casimir Vouilloz, président de la commune et buraliste postal, demande en 1900 une concession pour une usine électrique. Absent lors de la séance durant laquelle se prend la décision<sup>64</sup>, certainement pour éviter le conflit d'intérêt, il verra sa demande de concession refusée par ses collègues.

Concernant le **personnel**, étudions de plus près qui sont les acteurs politiques. Daniel Lonfat est le président de la commune durant la quasi-totalité de la période, soit de 1884 à 1898, année où il démissionnera pour raisons de santé. Peu avant la fin de son mandat politique, il se lancera, avec son frère Eugène, dans la construction et l'exploitation d'hôtels : le Grand Hôtel de Finhaut en 1896, la Pension Beau-Site<sup>65</sup> en 1903 et le Grand Hôtel Bristol en 1908 (Perriard-Volorio, 1991). Pendant la majeure partie de cette période, il n'est donc pas encore hôtelier<sup>66</sup>. Justin Lugon, propriétaire de l'hôtel Chalet Suisse construit en 1895, est élu au Conseil communal en 1896. Nous pouvons également citer le cas de François Lugon-Moulin, conseiller communal entre 1884 et 1896, qui ouvre un bazar pour les touristes en 1893. Ainsi, entre 1896 et 1898, le Conseil communal compte deux hôteliers, dont le président. On ne constate cependant pas vraiment de changements dans les décisions qui sont prises par rapport à celles des années précédentes, en particulier du point de vue du tourisme. On pourrait cependant faire l'hypothèse que le refus du Conseil en 1898 de vendre un terrain à Eugène Vouilloz pour qu'il puisse agrandir son hôtel (cf. supra) serait motivé par une volonté de limiter la concurrence pour Daniel Lonfat et Justin Lugon. En tous les cas, ce refus montre une absence de solidarité entre les hôteliers ainsi que des relations de concurrence plutôt que de coopération.

Pour le moyen d'action **droit**, nous avons vu que les hôteliers avaient utilisé celui de pétition en 1892 pour amener l'eau potable dans les villages de la commune. De plus, la commune est souvent dépendante d'homologation du niveau supérieur, la plupart du temps celui cantonal. L'échelle du district est également plusieurs fois mentionnée. Par exemple, lors des premières discussions concernant le chemin de fer en 1891, le Conseil communal écrit au préfet du district pour lui donner « *plein pouvoir pour continuer les négociations* » (Commune de Finhaut, 1891). C'est également le préfet du district qui invite le Conseil communal à se prononcer sur un projet de ligne télégraphique en 1887 (Commune de Finhaut, 1887).

Durant ce deuxième forage, les acteurs politiques locaux sont faiblement dotés en moyen d'action **information**. Ils vont en effet être plusieurs fois contraints de s'adresser au canton pour lui demander des renseignements. Lorsque le Conseil reçoit en 1899 une demande de concession pour une usine électrique pour éclairer le village, il adresse cette demande au Département des travaux publics du canton « *en le priant de lui donner tous les renseignements nécessaires* » (Commune de Finhaut, 1899). De même, en 1900, apprenant que la commune voisine française de Vallorcine projette de

<sup>64</sup> Le procès-verbal le note comme « empêché ».

<sup>65</sup> Cette pension sera rattachée à l'Hôtel Bristol en 1914 (Attinger, 1999-2000).

<sup>66</sup> Nous n'avons pas trouvé de sources nous indiquant sa profession avant 1896.

vendre les eaux de Barberine pour la création de forces motrices, la commune envoie un télégramme au Canton pour lui demander de vérifier si la rivière limitant Finhaut et Vallorcine appartient entièrement à Vallorcine ou si elle a droit à la moitié (Commune de Finhaut, 1900). Nous pouvons également voir les difficultés à prendre position au sujet de la ligne télégraphique en 1885 et 1887 (cf. supra) comme une conséquence d'un déficit de connaissances sur ces nouvelles technologies. Or, celles-ci, d'un point de vue touristique, font figure d'argument de vente pour les hôteliers. Par exemple, dans le guide de Louis Coquoz de 1899 sur Salvan et Finhaut, les publicités des hôteliers mentionnent toutes que leur établissement possède le téléphone, installé l'année précédente à Finhaut.

Concernant le **consensus**, nous le traitons en même temps que le **soutien politique**, car ce dernier nous informe sur le premier. Nous pouvons relever que les projets liés à la modernisation de la station, comme celui du télégraphe ou de l'électricité, sont d'abord refusés, avant d'être acceptés plus tard. Ensuite, nous avons pu constater un soutien aux initiatives liées aux transports, soit le projet du Simplon ainsi que la ligne de chemin de fer. De manière générale, les décisions se prennent souvent à l'unanimité de l'Assemblée primaire. C'est le cas pour l'allocation pour le percement du tunnel du Simplon en 1887, mais aussi, par exemple, pour la vente d'un terrain pour le bureau des péages en 1880 (Commune de Finhaut, 1880). De plus, le Conseil communal a l'entière confiance de la population. Les conseillers sont toujours élus à une confortable majorité. Cela est particulièrement vrai pour le président, élu en 1882 avec 78 % des voix ou en 1886 avec 95 % des voix. Et pour le projet du télégraphe en 1887 ainsi que pour une demande de concession de terrain la même année, l'Assemblée primaire va refuser de se prononcer, « *laissant à l'administration l'entière liberté à ce sujet* » (Commune de Finhaut, 1887).

#### TYPE DE REGIME URBAIN

A l'heure de déterminer le type de régime urbain, reprenons les divers éléments que nous avons relevés. Jusqu'au milieu des années 1890, les personnes investies dans le tourisme sont uniquement quelques hôteliers pionniers. Ensuite, de plus en plus d'habitants locaux, certainement en voyant que le secteur peut rapporter, s'y investissent également : restaurants, bazars, cordonniers ou encore cochers apparaissent. Rappelons que Finhaut étant fréquenté uniquement durant les quatre mois d'été, ces activités sont exercées en complément de l'agriculture. Pour ce forage, les hôteliers demeurent des locaux, de même que la grande majorité des entrepreneurs de service qui voient le jour à partir de 1895. Il y a ainsi très peu d'acteurs privés externes, à l'exception des promoteurs du chemin de fer, bernois, ainsi que de quelques Italiens. De plus, il n'y a pas d'associations d'hôteliers ou de commerçants. Concernant les objectifs des acteurs politiques, nous avons pu constater que la modernisation de la station se faisait très lentement. Les projets doivent être présentés plusieurs fois avant d'être acceptés. Ils semblent devoir vaincre les résistances des acteurs politiques, démunis face à ces nouvelles technologies. Nous avons vu que les hôteliers étaient en première ligne pour ces modernisations, notamment pour les financer. Ensuite, deux projets de développement des transports sont soutenus par les acteurs politiques : le percement du tunnel du Simplon et la ligne du chemin de fer. Par contre, les entreprises touristiques locales ne bénéficient pas toujours du soutien des autorités locales : refus de concession de débits de boisson, amendes contre des tenanciers de bars, plaintes contre des hôteliers et conventions de concession peu avantageuses. Enfin, hormis l'argent qui se renforce grâce à l'augmentation des recettes des taxes industrielles, les acteurs, en particulier ceux touristiques, sont de manière générale faiblement dotés en moyens d'action, que ce soit l'organisation, le soutien politique ou l'information.

En rassemblant ces éléments, nous pouvons conclure que le régime urbain se rapproche d'un *régime de maintenance*. En effet, les autorités politiques ne montrent aucune volonté de développement et ont même plutôt tendance à le freiner. Cela concerne notamment les projets de modernisation. Ensuite, les acteurs politiques ainsi que ceux touristiques sont faiblement dotés en moyens d'action. Nous avons pu constater également que les hôteliers ne disposaient pas de relais politiques efficaces qui défendent leurs intérêts au sein du Conseil communal. Les soutiens au percement du Simplon et au chemin de fer représentent des actions isolées au sein des décisions politiques. En conclusion, nous pouvons avancer que le tourisme ne constitue pas un projet disposant d'un consensus et d'un fort soutien politique. Cela sera peut-être le cas dans le forage suivant car il faut attendre 1897, soit la toute fin de cette période, pour qu'il y ait un nombre proportionnellement important d'habitants de Finhaut qui se trouvent impliqués professionnellement dans le tourisme. Mais sur la plus grande partie de 1880 à 1900, cela n'est pas le cas. De manière plus générale, il n'y a pas de projet de développement qui occupe les acteurs politiques à cette période.

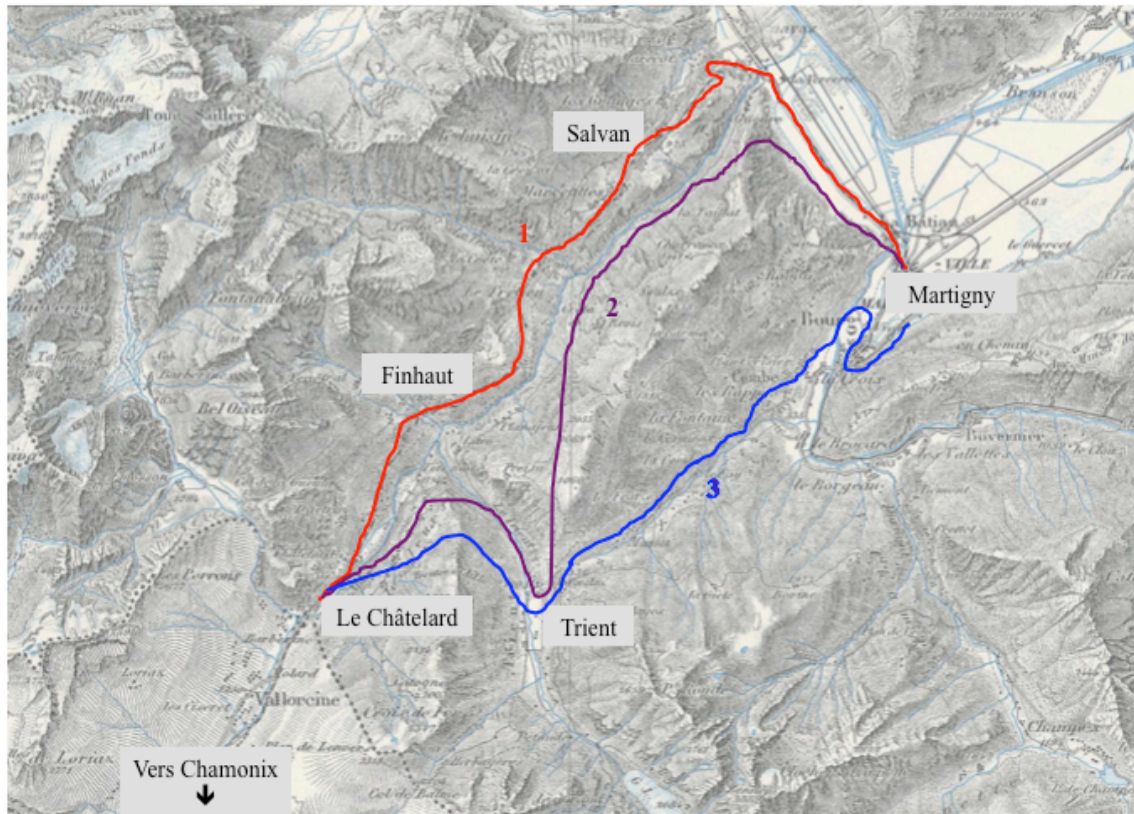
A cette tendance générale au régime de maintenance, deux éléments peuvent être relevés comme se rattachant plutôt à d'autres types de régime. Tout d'abord, nous avons avancé que le refus de vendre les terrains aux hôteliers et restaurateurs et le fait de le proposer en location pour un bail de dix ou quinze pouvaient être vus comme une manière de garder le contrôle sur le développement du lieu en conservant en mains publiques la propriété foncière. Et le fait de limiter l'octroi de concessions de débits de vin à la clause du besoin montre une même volonté de maîtrise de la croissance. Dans cette perspective, on se rapproche du régime progressiste en faveur des classes moyennes puisque l'un de ses objectifs est justement la régulation de la croissance. Celle-ci se fait notamment dans le but de préserver la qualité de vie du lieu, ce qui semble être le cas ici en limitant le nombre de débits de vin pour éviter de voir apparaître des "lieux de débauche". Deuxièmement, nous pouvons relever, au milieu de ce régime de maintenance, deux ans durant lesquels la commune a plutôt connu un non régime, soit les années 1883 et 1884. Comme nous l'avons décrit au tout début de cette partie, ces deux années voient le Conseil communal fonctionner à seulement trois conseillers, puis uniquement le président durant les mois d'été et enfin sans président pendant une partie de l'année 1884. Cette situation comprend donc deux caractéristiques du non régime décrit par Burns et Thomas (2006), mais avec certaines nuances. L'incapacité des acteurs à s'entendre ne concerne pas des différents entre acteurs publics et privés, mais des dissensions entre acteurs publics issus de partis opposés. Ensuite, pour les deux auteurs, le non régime se caractérise par une absence de coalition gouvernante sur le long terme et seulement des coopérations ponctuelles liées à des crises ou des problèmes précis. Ici, il semble que ce soit plutôt l'inverse, avec un régime stable durant les 20 années étudiées et uniquement deux années où on constate des défaillances au sein de la coalition. Notons qu'étant donné que nous sommes dans un régime de maintenance caractérisé en particulier par une absence d'acteurs privés (Stone, 1993), la coalition est en fait ici constituée uniquement des acteurs communaux.

#### **4.3 Capital Ressourciel : enjeux autour du tracé du chemin de fer**

A partir de 1888, on commence à discuter de l'idée de relier Martigny et Chamonix par une ligne de chemin de fer. Entre 1890 et 1901, près de sept demandes de concession vont parvenir au Département fédéral des chemins de fer (DFCF). Peu de lignes ont suscité un tel intérêt (Pacini, 2006). Le fait que plusieurs projets concurrents sont déposés induit une rivalité non seulement sur le sol mais également sur l'infrastructure elle-même, étant donné qu'une seule concession est accordée par l'Etat. L'enjeu du tracé est ici primordial. En effet, trois tracés s'opposent : le premier dessert la rive gauche du Trient



par les villages de Salvian et Finhaut (en rouge ci-dessous), le deuxième passe par la rive droite (en violet ci-dessous) et le troisième par la route du col de la Forclaz (en bleu) :



**Figure 7 : Carte représentant les différents tracés du chemin de fer.**  
(Source : Carte Dufour, 1910)

Comme on peut le constater, un seul tracé passe par les villages de Salvian et de Finhaut. Dans l'optique de leur développement, il est essentiel que le chemin de fer desserve la rive gauche du Trient, permettant de les relier à la plaine et à Chamonix. Comme nous l'avons vu dans le Capital Gouvernance, cette question du chemin de fer est l'une des seules liées au développement de Finhaut qui préoccupe les autorités politiques. Nous nous intéressons donc à la manière dont cette rivalité entre ces projets est régulée et aux différents arguments avancés par les concessionnaires. De plus, comment le tracé final va-t-il être choisi ? Quelles sont les positions et les stratégies des acteurs locaux pour influencer ce choix ?

#### ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

Sur la question des droits de propriété, nous pouvons noter que sur le territoire de la commune de Finhaut, les terrains nécessaires à la construction des voies de chemin de fer appartiennent à la bourgeoisie (Commune de Finhaut, 1894). Le Code civil valaisan de 1854 assure la garantie de la propriété dans les limites de la loi : « *la propriété est le droit de jouir et de disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements* » (Art. 380). Concernant cette fois l'infrastructure de chemins de fer elle-même, elle appartient à des compagnies exclusivement privées jusqu'en 1897. A cette dernière date, une loi



fédérale<sup>67</sup> est proclamée afin de permettre à la Confédération d'acquérir et d'exploiter « *pour son compte, sous le nom de « chemins de fer fédéraux », les chemins de fer suisses qui, à raison de leur importance économique ou stratégique, intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays* » (Art. 1). Le Conseil fédéral entre alors en négociation avec les différentes compagnies ferroviaires privées afin de racheter leurs lignes (de Preux, 1907). Entre 1900 et 1909, la Confédération racheta les cinq principales compagnies : Jura-Simplon, Nord-Est, Central-Suisse, Union-Suisse et Gothard (Bärttschi & Dubler, 2011).

Si l'on s'intéresse à présent aux politiques publiques, nous pouvons noter que la Confédération abandonna aux cantons par une loi fédérale de 1852<sup>68</sup> la construction et l'exploitation des chemins de fer (Art. 1). Les concessions étaient ainsi accordées par les cantons, mais soumises à approbation de la Confédération (Art. 2). Le financement se faisait via des capitaux privés et des subventions communales et cantonales (Bärttschi & Dubler, 2011). La guerre franco-allemande de 1870-1871 mit en lumière les défauts de ces réseaux privés, en particulier l'absence de planification d'ensemble puisqu'ils dépendaient uniquement de concessions cantonales. Le réseau suisse ne pouvait assurer ni l'approvisionnement du pays ni l'acheminement rapide des troupes. Une nouvelle loi fédérale sur les chemins de fer en 1872<sup>69</sup> attribua alors le contrôle de la construction, de l'exploitation, de la tarification, de la comptabilité et le droit d'accorder des concessions à la Confédération : « *le droit d'accorder des concessions et de renouveler celles qui ont été accordées jusqu'à présent par les Cantons, est placé dès maintenant dans la compétence fédérale* » (Art. 1). De plus, dans cette loi, la Confédération imposa aux compagnies de fournir un certain nombre de prestations de service public supposées garantir un traitement équitable entre les régions et les populations du pays (Nahrath, Csikos, Buchli, & Rieder, 2008). Concernant la procédure d'octroi des concessions, les demandes, accompagnées des pièces justificatives nécessaires, doivent être transmises au Conseil fédéral, qui en donne immédiatement connaissance aux gouvernements cantonaux. Ceux-ci nomment des représentants pour participer aux négociations, présidées par le Conseil fédéral, avec les concessionnaires (Art. 2). Le ou les gouvernements cantonaux concernés émettent un préavis transmis au Conseil fédéral, avant la décision finale de l'Assemblée fédérale (Art. 10). Relevons encore que « *l'Assemblée fédérale peut accorder une concession alors même qu'un Canton fait opposition à celle-ci* » (Art. 4). Un règlement spécial<sup>70</sup> est promulgué en 1873 pour lister les différentes justifications (pièces techniques, cartes, extraits de cadastres, justifications financières, etc.) devant nécessairement accompagner toute demande de concessions de chemins de fer. Pour faire face à ces nouvelles tâches, une division des chemins de fer est créée au sein du Département fédéral du commerce, avant l'institution en 1879 du Département fédéral des postes et des chemins de fer (Bärttschi & Dubler, 2011). La faillite de plusieurs compagnies ferroviaires durant la crise des années 1870, les tensions sociales, les grèves et la participation financière de l'étranger de plus en plus importante mena petit à petit à l'étatisation des chemins de fer par la loi fédérale de 1897 (cf. supra). Enfin, une nouvelle loi fédérale de 1899<sup>71</sup> sépare les différentes lignes de chemins de fer entre lignes principales et lignes secondaires, ces dernières étant définies comme « *les chemins de fer ou tronçons de chemins de fer qui*

---

<sup>67</sup> Loi fédérale du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux

<sup>68</sup> Loi fédérale du 28 juillet 1852 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération Suisse

<sup>69</sup> Loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse

<sup>70</sup> Règlement du 20 février 1873 concernant les justifications exigées pour les demandes de concessions de chemins de fer, ainsi que les plans et documents à présenter avant et après la construction des chemins de fer concédés

<sup>71</sup> Loi fédérale du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires

*servent de préférence au trafic local ou à des buts spéciaux de trafic et qui ne sont pas utilisés pour le grand service direct des voyageurs et des marchandises »* (Art. 1). Par cette loi, le Conseil fédéral autorise aux lignes secondaires des modérations aux dispositions de la loi sur les chemins de fer de 1872, par exemple l'établissement de clôtures et de barrières uniquement aux endroits où la sécurité les rend vraiment nécessaires ainsi que des bonifications pour le transport des colis postaux. Comme nous l'avons mentionné, l'exploitation des chemins de fer est, à l'époque qui nous intéresse ici soit entre 1890 et 1901, une compétence fédérale. Il n'y a ainsi pas de législation ni cantonale ni communale à ce sujet. Les tâches du Canton se bornent à l'octroi d'un préavis concernant les demandes de concession, l'Assemblée fédérale étant libre de le suivre ou pas.

Après avoir présenté ces politiques publiques touchant de manière générale la rivalité qui nous intéresse ici, décrivons plus en détails la procédure qui a mené à la construction du chemin de fer de Martigny à Châtelard par Salvan et Finhaut. Le 23 août 1890, MM. Ludwig, ingénieur, et Schopfer, industriel, tous deux à Berne, demandent au Département fédéral concerné une concession pour un chemin de fer Vernayaz-Châtelard, comme première section d'une ligne directe Vernayaz-Chamonix (Conseil Fédéral, 1891). La ligne projetée part de la gare de Vernayaz, atteint Salvan avant de rejoindre Finhaut puis Châtelard, à la frontière franco-suisse (cf. tracé 1 sur la Figure 6 ci-dessus). Moins d'un mois plus tard, un deuxième projet parvient au Département des chemins de fer. MM. Masson et Genton, banquiers à Lausanne et Vevey, sollicitent également la concession d'un chemin de fer de Martigny-ville à Châtelard, celui-ci passant cette fois sur la rive droite du Trient (cf. tracé 2 sur la Figure 6 ci-dessus). Enfin, par requête du 17 octobre 1890, MM. Couchepin, avocat à Martigny-Bourg, Fama, député à Saxon, Gross, préfet à Martigny-Bourg et Morand, député à Martigny-Combe, demandent à leur tour une concession pour un chemin de fer de Martigny à Châtelard qui passerait non pas par la Vallée du Trient mais par le col de la Forclaz (cf. tracé 3 sur la Figure 6 ci-dessus). Conformément aux Art. 2 et 10 de la loi fédérale de 1872 sur les chemins de fer, les projets sont transmis au Canton du Valais pour préavis.

Dans son message au Grand Conseil valaisan, le Conseil d'Etat donne un préavis favorable au tracé par Vernayaz à Châtelard par Salvan et Finhaut, au vu de la « *grande somme d'intérêts et d'avantages pour les populations de ces vallées et les nombreuses pensions d'étrangers qui y existent, comme aussi pour l'écoulement des produits agricoles et l'exploitation des forêts* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1890, p. 160). De plus, les autorités et populations concernées ont témoigné d'un vif intérêt et se sont déclarées prêtes à fournir des prestations gratuites en bois et en terrains. Le Conseil d'Etat se déclare également favorable au projet de Martigny à Châtelard par le col de la Forclaz car cette ligne desservirait des intérêts d'une importance primordiale : « *elle passerait par Martigny-Bourg et par toutes les localités habitées de Martigny-Combe, pouvant ainsi faciliter l'exploitation des bois, glaces, etc. Elle se trouve en outre sur la route du St-Bernard, à l'entrée du district populeux de l'Entremont* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1890, pp. 160-161). De plus, ce projet est présenté, contrairement aux deux autres, par des concessionnaires valaisans. Le Conseil d'Etat propose ainsi d'accorder les deux concessions, qui ne s'excluent nullement l'une et l'autre car elles desservent des intérêts différents. De cette façon, « *le canton tout entier en profiterait par une plus grande affluence d'étrangers* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1890, p. 161). Le projet de Masson et Genton par la rive droite du Trient est, quant à lui, rejeté car cette ligne ne touche à aucune localité habitée et a le caractère d'un chemin de fer pour touristes qui ne rendrait aucun service à la population locale. Lors de la discussion au Grand Conseil, plusieurs députés émettent leur doute quant au fait que la Confédération donnera les deux concessions car « *la coexistence de deux lignes sur ce rayon ne sera jamais possible. Elles se ruineront* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1890, p. 171). Ils demandent ainsi de privilégier la première concession déposée, soit celle du projet Vernayaz-Salvan-

Finhaut-Châtelard. A l'heure de la votation, c'est la proposition du Conseil d'Etat qui remporte l'adhésion, soit recommander « *d'une manière égale la ligne passant par Salvan et celle passant par la Forclaz* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1890, p. 178). Lors de la décision finale par l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral écarte d'emblée l'idée d'accorder plusieurs concessions car les trois projets ont le même but, soit celui de relier la vallée du Rhône et celle de Chamonix. Il s'agit donc bien de projets concurrents (Conseil Fédéral, 1891). En comparant les projets, l'infériorité technique de celui de MM. Couchepin et consorts par le col de la Forclaz est soulignée par rapport aux deux autres. Ceux-ci, en concurrence plus intime, sont similaires du point de vue technique. C'est pourquoi

*« il convient de choisir celui dont le tracé sera le plus avantageux à la contrée, et il est hors de doute qu'à cet égard le projet de MM. Ludwig et Schöpfer, qui suit les localités et sert ainsi aux intérêts du trafic local, est au-dessus du projet concurrent qui, d'après son tracé, doit être envisagé comme un pur chemin de fer des touristes »* (Conseil Fédéral, 1891, p. 672)

Suivant ces recommandations, l'Assemblée fédérale accorde par un Arrêté fédéral du 21 juin 1892 la concession à MM. Ludwig et Schöpfer pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Martigny-ville à Châtelard par Salvan et Finhaut, les concessionnaires ayant ajouté à leur projet initial le prolongement de la ligne de Vernayaz à Martigny (Conseil fédéral, 1901). L'Art. 5 de cet Arrêté stipule que les concessionnaires ont 18 mois pour présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers ainsi que les statuts de la société. Or, les concessionnaires ne réussissent pas à réunir les fonds nécessaires, et la concession, prolongée plusieurs fois, arrive à échéance le 21 décembre 1900. Quatre jours avant le délai, M. L. Potterat, un ingénieur d'Yverdon à qui MM. Ludwig et Schöpfer avaient cédé leurs droits, demande une nouvelle prolongation jusqu'au 21 décembre 1902. Entre-temps, trois nouveaux projets étaient parvenus au Conseil fédéral. MM. Défayes, député et conseiller national à Martigny, Strub, ingénieur à Interlaken et Amrein et Gilliéron, constructeurs mécaniciens à Vevey, demandent une concession pour un tracé Martigny-Vernayaz-Salvan-Finhaut-Châtelard. M. Palaz, ingénieur à Lausanne, propose un tracé entre Martigny et Châtelard par le col de la Forclaz et enfin, M. Flesch, ingénieur à Territet, vise à l'établissement d'un chemin de fer Vernayaz-Salvan-Finhaut. Ce dernier part

*« de l'hypothèse que la concession octroyée en 1892 à MM. Ludwig et Schöpfer expirera et qu'alors l'Assemblée fédérale aura à choisir entre les nouveaux projets qui auront à se mesurer avec l'ancien. Si le tracé par la Forclaz devait maintenant être choisi, la contrée de Salvan et de Finshauts serait de nouveau privée de la communication rapide et économique qu'elle désire depuis si longtemps et dont elle ne peut plus se passer si elle ne veut pas courir le risque de se voir dépasser, dans son développement, par les contrées environnantes »* (Conseil fédéral, 1901, pp. 909-910)

Le Conseil fédéral transmet alors ces projets au Conseil d'Etat du Canton du Valais en lui demandant de recommander uniquement l'une des quatre requêtes (Potterat, Défayes, Palaz ou Flesch). En effet, l'établissement de plus d'une communication par voie ferrée entre la vallée du Rhône et le Châtelard ne répond à aucun besoin et l'octroi de concessions pour plusieurs lignes n'aurait d'autre résultat que de rendre plus difficile la réunion des capitaux et donc d'empêcher leur réalisation. Le 25 février 1901, le Conseil d'Etat valaisan demande de ne pas prolonger une nouvelle fois la concession accordée en 1892 à Ludwig et Schöpfer car leurs efforts pour la réalisation du projet n'ont obtenu aucun succès. Il demande à nouveau d'accorder deux concessions, l'une au projet Défayes pour le tracé Martigny-Vernayaz-Salvan-Finhaut-Châtelard et l'autre au projet Palaz pour le tracé par le col de la Forclaz (Conseil fédéral, 1901). Notons que M. Défayes exerce comme député au Grand Conseil. Il n'a d'ailleurs pas hésité à prendre la parole durant la session pour plaider la cause de son projet (Grand Conseil du Canton du Valais, 1899). Comme en 1891, le Conseil fédéral va refuser d'octroyer deux

concessions. D'une part, M. Palaz déclare qu'il renoncera à son projet si une ligne concurrente par Salvan est également concédée. D'autre part, si c'est le tracé par Salvan qui est choisi, pour des raisons d'ancienneté, la préférence devrait être donnée à M. Potterat, successeur de MM. Ludwig et Schopfer, premiers concessionnaires, par rapport à M. Défayes. Le projet Flesch, lui, pour des raisons techniques, ne peut pas rentrer en ligne de compte. Or, ni M. Potterat ni M. Défayes n'ont produit de garanties financières satisfaisantes pour leur projet, contrairement à M. Palaz. Pour ces raisons, le Conseil fédéral recommande en avril 1901 à l'Assemblée fédérale l'acceptation de la demande de M. Palaz, soit le tracé par le col de la Forclaz. Une commission fédérale se rend peu après sur les lieux et, par 5 voix contre 3, donne sa préférence au tracé par Salvan et Finhaut du projet de M. Défayes (Le chemin de fer Martigny-Châtelard, 1901). En décembre 1901 s'ouvre la discussion au Conseil des Etats. Au nom de la majorité de la commission, M. Munziger (Soleure) se déclare en faveur du projet de M. Défayes en raison des avantages économiques qu'il présente, en particulier *« l'importance de la région qu'il desservira, région très peuplée d'étrangers en été, alors que la ligne de la Forclaz ne rencontre guère sur son passage que Trient comme station de touristes »* (Le chemin de fer Martigny-Châtelard, 1901). De plus, ce tracé a deux kilomètres de moins que le tracé par la Forclaz et coûte un million de moins. Il relève aussi que M. Défayes est en possession d'une justification financière beaucoup mieux établie que celle de M. Palaz. Ensuite, au nom de la minorité de la commission, M. Thélin (Vaud) défend le tracé par le col de la Forclaz. Son argument est le suivant :

*« la contrée de Salvan [...] est un séjour tranquille, qui attire les étrangers justement parce qu'elle n'est pas troublée par un chemin de fer. Si vous accordez la concession à Salvan, vous favorisez une contrée qui n'en a pas besoin. Son trafic s'est développé sans chemin de fer. Par contre, en refusant la concession à Trient-Martigny, vous dépouillez une contrée qui retirerait un grand profit d'une voie ferrée. »* (Le chemin de fer Martigny-Châtelard, 1901)

De plus, Chamonix est relié au Fayet<sup>72</sup> par un chemin de fer qui bientôt sera prolongé jusqu'au Châtelard. M. Thélin défend l'idée qu'il est important que *« ce flot de touristes arrive au cœur des Alpes suisses »* (id.) par un moyen de transport facile et identique à celui de la ligne de Chamonix, qui est sans crémaillère. Or, plusieurs portions de la ligne par Salvan et Finhaut sont à crémaillère. Cet argument plaide, selon lui, pour le tracé par la Forclaz. Lors du vote du Conseil des Etats, c'est la proposition de la majorité de la commission qui obtient les faveurs, par 28 voix pour le projet de M. Défayes par Salvan et Finhaut contre 9 voix pour le projet de M. Palat par la Forclaz et 13 voix pour l'octroi des deux concessions. Quelques jours plus tard, le Conseil national adopte à son tour et sans discussion le projet de concession de M. Défayes (Martigny-Châtelard, 1901). Nous pouvons faire l'hypothèse que le fait que M. Défayes soit lui-même conseiller national a également joué un rôle dans le choix des deux chambres fédérales. Il a ainsi certainement utilisé son réseau politique pour faire aboutir la décision favorable à son encontre.

Pour l'analyse du Régime Institutionnel, nous pouvons noter que son étendue est assez forte. En effet, la stricte procédure pour l'octroi des concessions de chemin de fer est décrite en détails dans les différents textes législatifs. De plus, dans le cas du chemin de fer de Martigny au Châtelard, le Conseil fédéral puis l'Assemblée fédérale ont, tant en 1891 qu'en 1900, montré une volonté d'éviter des rivalités en octroyant une seule concession et non pas deux comme le recommandait le Canton du Valais. Du point de vue de la cohérence, les législations concernent exclusivement l'échelle fédérale, le rôle du gouvernement cantonal se bornant à donner un préavis qui peut être suivi ou pas par le Conseil fédéral. En l'absence de lois cantonales sur le sujet qui pourraient interférer avec celles

<sup>72</sup> Le Fayet, à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Chamonix, forme le cœur de la station thermale de Saint-Gervais-les-Bains.

fédérales, le risque d'incohérence est réduit. Relevons par contre que le Conseil fédéral a dû effectuer une pondération entre les intérêts économiques et militaires lors de l'octroi de la concession pour le chemin de fer entre Martigny et Chamonix, étant donné que cette ligne relie la Suisse et la France. En effet, l'Art. 3 de la loi sur les chemins de fer de 1872 mentionne que « *l'Assemblée fédérale peut interdire la concession de chemins de fer qui porteraient atteinte aux intérêts militaires de la Confédération* ». Dans notre cas, pour les conseillers fédéraux, « *comme les intérêts économiques nous paraissent prédominer, nous estimons qu'il convient d'accorder la concession. Toutefois, nous avons inséré à l'article 7 l'obligation de faire des installations pour la destruction de la ligne en cas de guerre* » (Conseil fédéral, 1901, p. 913). Cette obligation figure ainsi dans les deux concessions accordées. Cette nécessaire pesée des intérêts pose un problème de coordination entre les politiques publiques militaires et celles économiques. Le Régime Institutionnel est donc ici plutôt de type complexe.

#### ARRANGEMENTS DE RÉGULATION LOCALISÉS

Voyons à présent plus précisément comment les acteurs locaux gèrent cette rivalité entre les différents projets de chemin de fer. La première chose que nous pouvons relever est que, comme nous avons pu le constater à la lecture de la procédure d'octroi des deux concessions, non seulement les décideurs mais également les concessionnaires sont majoritairement des acteurs non locaux. Les décisions sont prises par l'Assemblée fédérale, qui n'a, pour les deux cas, pas suivi les préavis émis par le Canton du Valais qui demandait l'octroi de deux concessions. Rappelons aussi que sur les différents projets soumis, un seul est porté entièrement par des Valaisans, soit celui de 1890 par le col de la Forclaz proposé par des notables de Martigny. Le fait que cette entreprise soit locale est d'ailleurs avancé comme argument de choix : « *le Conseil d'Etat [...] recommande chaudement la ligne projetée par la Forclaz, surtout qu'elle est présentée par des citoyens valaisans* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1890, p. 161). Le projet finalement choisi en 1901 était, quant à lui, proposé par un Valaisan en collaboration avec deux Vaudois et un Bernois. La concession de 1891 avait, quant à elle, été accordée à deux ingénieurs bernois. Les autres demandeurs étaient majoritairement des Vaudois. Ainsi, de quelle manière les acteurs locaux, en particulier communaux, qui sont les premiers concernés, interviennent-ils pour défendre leurs intérêts ?

La commune de Salvan est celle qui, dès le départ, est la plus engagée pour l'obtention d'une ligne de chemin de fer qui desservirait la vallée du Trient (Pacini, 2006). A peine deux semaines après la présentation du projet des deux ingénieurs bernois MM. Ludwig et Schöpfer, le Conseil communal décide dans sa séance du 7 septembre 1890 :

« 1° De s'associer à la réalisation de ce projet en prêtant tout son concours et son appui moral à la dite société.

2° D'abandonner gratuitement sur notre sol communal tous les terrains nécessaires à l'établissement de la voie.

3° De fournir également gratis tous les bois nécessaires par la construction des gares et haltes sur notre territoire.

4° De faire des démarches immédiates auprès du Pouvoir exécutif du Canton pour le prier d'appuyer ce projet devant le Grand Conseil de notre Canton et devant les autorités fédérales. » (Commune de Salvan, 1890, cité par Pacini, 2006).

Le Conseil nomme une commission de deux membres pour se rendre auprès du Conseil d'Etat à Sion et prie le préfet du district de les accompagner pour plaider cette affaire. La commune n'est pas prête cependant à tous les sacrifices. Lorsque les deux ingénieurs bernois lui demandent en novembre 1890 la concession des forces hydrauliques, elle ne cède pas et subordonne cette concession à la

construction de la ligne. En décembre 1890, elle envoie à Berne une commission de cinq personnes pour défendre le projet (Pacini, 2006). Si dès le début septembre la commune de Salvan s'investit dans le projet, il faut attendre la fin du mois d'octobre pour que celle de Finhaut reçoive des informations à ce sujet, via des lettres provenant du préfet du district ainsi que des deux concessionnaires. Le Conseil communal décide alors :

- « 1° Vu les grand avantages que cette ligne apporterait sur tous les points de vues aux populations de la vallée d'appuyer cette demande auprès du haut Conseil d'Etat
- 2° d'accorder à ces Messieurs le droit de priorité qu'ils demandent pour l'utilisation des forces motrices de la commune
- 3° De plus, ce droit de priorité est subordonné ainsi que la concession à la construction de la ligne Vernayaz-Châtelard. » (Commune de Finhaut, 1890, séance du 28 octobre)

Sa réponse concernant la concession étant identique à celle que fera Salvan en novembre, il semble probable que les communes se soient concertées. En février 1891, le Conseil communal écrit au préfet du district pour lui indiquer qu'il approuve entièrement ses démarches et lui donne les pleins pouvoirs pour continuer les négociations (Commune de Finhaut, 1891). Il réaffirme à la fin de la missive l'importance de cet objet pour la population. Enfin, l'Assemblée bourgeoise accorde en 1894 gratuitement et à l'unanimité :

- « 1° les forces motrices nécessaires à l'attraction des trains, à l'éclairage électrique des gares stations. Ces forces devront être prises dans les eaux du Trient
- 2° les terrains communaux nécessaires à la construction de la voie
- 3° les bois se rencontrant sur les terrains mentionnés sous chiffre 2
- 4° les bois nécessaires à la construction des bâtiments de la gare » (Commune de Finhaut, 1894, séance du 19 août)

Au regard des dates, on peut alors relever que la commune de Finhaut accorde aux concessionnaires les terrains et le bois nécessaires près de quatre ans après celle de Salvan, c'est-à-dire deux ans après l'octroi de la concession en 1892. Après la deuxième demande de concession en 1899, Salvan et Finhaut envoient au président du Conseil national une requête commune demandant à l'Assemblée fédérale d'accorder la concession à M. Défayes pour le projet par Salvan et Finhaut plutôt qu'à celui de M. Palaz par la Forclaz (Chambres fédérales, 1901). Au mois de septembre 1901, lors de la visite de la commission fédérale qui vient étudier les deux projets, M. Défayes demande au Conseil communal de Finhaut de nommer une délégation afin d'accompagner cette commission et lui exposer les raisons qui militent en faveur de ce projet. Le président de la commune et deux conseillers sont désignés à cet effet (Commune de Finhaut, 1901).

Finalement, nous pouvons noter que cette rivalité entre les différents projets tourne à l'affrontement entre les intérêts des districts de Martigny et de St-Maurice. Le projet de Martigny à Châtelard par Salvan et Finhaut est vu comme sauvegardant uniquement les intérêts du district de St-Maurice car il ne dessert ni Martigny-Bourg ni Martigny-Combe, tandis que celui par la Forclaz évite la vallée du Trient et donc lèse le district de St-Maurice (Grand Conseil du Canton du Valais, 1890). *Le Confédéré*, le journal de Martigny, se félicite lorsqu'en avril 1901 le Conseil fédéral propose aux Chambres d'accorder la concession au tracé par Martigny (« Une bonne nouvelle nous arrive de Berne. [...] La ligne Martigny-Châtelard passerait par le col de la Forclaz » (Chemin de fer Martigny-Châtelard, 1901)). Il dénonce également le projet concurrent par Salvan et Finhaut : « l'obstruction soulevée au dernier moment par la députation de St-Maurice sous la forme d'un projet Martigny-Vernayaz-Châtelard ne nous émeut nullement. Nous savons qu'une délégation des Chambres fédérales doit venir sur les lieux à la fin du mois pour comparer la valeur des deux projets, nous l'attendons avec une entière confiance » (A l'Ami, 1901). Cette accusation est de mauvaise foi sachant que le projet Martigny-Vernayaz-Châtelard a été déposé par M. Défayes auprès du Conseil Fédéral le 20 mai 1899

et celui de M. Palaz par le col de la Forclaz le 8 février 1900 (Conseil fédéral, 1901). Les intérêts en jeu dépassent cependant l'échelle locale et même valaisanne. Dans un article paru dans la *Gazette de Lausanne*, un correspondant défend l'idée qu'aucune des deux concessions ne doit être accordée en raison de la concurrence que ferait cette ligne à celle Genève-Lausanne-Martigny. En effet, avec l'ouverture prochaine du Simplon, ce trajet par chemin de fer entre Chamonix et Martigny, plus court que celui par Lausanne, attirera « *la plus grande partie des voyageurs, touristes et autres, entre la France méridionale et même Genève d'une part et l'Italie d'autre part et vice-versa* » (De Martigny dans la Vallée de l'Arve, 1901). Cette situation lui apparaît comme injuste car la Compagnie de chemin de fer française PLM, qui gère le tronçon jusqu'à la frontière suisse à Châtelard, ainsi que la Haute-Savoie ont refusé de contribuer au financement du Simplon mais en retireraient les bénéfices, contrairement aux « *cantons romands et nombre de villes romandes [qui] se sont saignés à blanc pour assurer le percement du Simplon* » (id.).

Comme on peut le constater, les enjeux liés à la construction du chemin de fer dépassent largement le cadre de la commune de Finhaut. Celle-ci fait cependant figure de partenaire indispensable au projet. Elle accorde gratuitement les terrains et le bois nécessaires, écrit une requête commune avec Salvan pour plaider leur cause et rencontre la commission fédérale dans le même but. Pourtant, elle n'est pas à l'origine du projet. En effet, la demande de concession vient d'Emil Strub d'Interlaken, ingénieur de différents projets de chemin de fer dont celui de la Jungfrau en 1896, de Amrein et Gilliéron de Vevey, propriétaires d'une entreprise de construction mécanique, et de Camille Défayes, avocat, conseiller national et député à Martigny. Vu ses fonctions et les réseaux d'acteurs qu'elles impliquent, Défayes joue le rôle du lobbyiste qui doit défendre le projet aux différentes échelles institutionnelles. Ainsi, les concessionnaires n'étant pas impliqués dans les entreprises touristiques locales à Salvan et à Finhaut, leur intérêt est uniquement de faire de la ligne une entreprise rentable en elle-même.

#### 4.4 Articulation des deux capitaux au sein du Régime Politique local

Comme pour le chapitre précédent, nous insérons ici deux tableaux récapitulant les caractéristiques des Capitaux analysés :

##### Période 1880-1900 Point d'inflexion 1890

##### Capital Gouvernance

Acteurs	Pas d'acteurs organisés locaux Hôteliers impliqués dans la modernisation de Finhaut
Objectifs des acteurs politiques	Réticence face modernisation Peu de soutien au tourisme local
Moyens d'action	Acteurs peu dotés, sauf pour l'argent grâce aux taxes industrielles
Type de régime	<b>Régime de maintenance</b>

##### Capital Ressourciel

	<b>Le tracé du chemin de fer</b>
RIR	Etendue forte Cohérence moyenne ➔ Régime plutôt complexe
ARL	Finhaut partenaire indispensable mais n'est pas à l'origine du projet Décisions finales sur le tracé se jouent à échelles cantonale et fédérale où les acteurs n'ont pas accès

Tableau 2 : Tableaux récapitulant les éléments principaux du Capital Gouvernance et du Capital Ressourciel entre 1880 et 1900

Plusieurs choses peuvent alors être relevées. Tout d'abord, nous avons noté, dans l'analyse du Capital Gouvernance, la volonté des acteurs politiques de conserver en mains publiques la propriété foncière en refusant de la vendre aux hôteliers et restaurateurs qui en faisaient la demande. Or, nous avons vu que l'Assemblée bourgeoise cédait aux deux concessionnaires bernois gratuitement les terrains nécessaires à la construction de la ligne. Il y a ainsi une différence évidente de traitement entre les hôteliers et restaurateurs, pourtant tous originaires de la commune, et les concessionnaires "étrangers". Deux raisons peuvent expliquer cette attitude. Cela montrerait la détermination de la commune à faire construire ce chemin de fer entre Chamonix et Martigny. Cela pourrait être aussi dû au fait que la commune de Salvan a préalablement accordé gratuitement les terrains et le bois pour la construction et que Finhaut ne veut pas paraître en retrait dans ce projet. Comme pour l'amélioration de la route du forage précédent (cf. section 3.3), la commune de Salvan est en première ligne pour soutenir l'entreprise dès la présentation par les concessionnaires de leur projet de chemin de fer.

Ensuite, la faible dotation des acteurs en moyen d'action information, qui les a contraint à demander à plusieurs reprises des renseignements au Canton, avait été relevée dans le Capital Gouvernance. C'est certainement ce manque d'informations qui pousse le Conseil communal à déléguer le préfet du district en février 1891 pour lui confier les pleins pouvoirs dans les négociations autour du projet de chemin de fer. Le fait de confier les compétences au préfet du district ne doit pas, selon nous, être vu comme un signe de désintérêt de la part de la commune sur ce projet. La lettre des conseillers mentionne bien leur volonté d'être tenu au courant « *de ce qui surviendra, car la question est pour nos populations de première importance* » (Commune de Finhaut, 1891, séance du 23 février). Cette délégation des pouvoirs au préfet est plutôt due au fait, comme l'affirment les conseillers, que « *nous avons entièrement confiance en votre clairvoyance dans cette affaire* » (id.). Ceux-ci ne semblent pas se sentir armés pour négocier au mieux de leurs intérêts sur ce projet, contrairement au préfet du district.

La faible dotation des acteurs en moyen d'action organisation avait également été observée. Il n'y a pas de société réunissant les acteurs touristiques, ceux-ci ne disposent pas de relais efficace au sein du Conseil communal et les réseaux d'acteurs sont inexistantes. De plus, les autorités politiques de Finhaut ne semblent pas pouvoir activer de ressources à l'échelle supérieure à celle du district. Par exemple, aucun conseiller communal de Finhaut ne siège au Grand Conseil comme député, contrairement à ce qui sera le cas dans le forage suivant (Coquoz, 1992), ni comme conseiller national. Autrement dit, la prise de décision sur la concession tant au niveau cantonal qu'au niveau fédéral se passe à des échelons institutionnels auxquels ils n'ont pas accès. L'avocat de Martigny Camille Défayes joue justement ce rôle pour les concessionnaires bernois, en représentant non seulement un acteur local permettant de convaincre les autorités de la région de Martigny, mais également un lobbyiste au niveau du Grand Conseil valaisan et au Conseil national.

#### **4.5 Effets du Régime Politique local sur la trajectoire**

Il est alors temps de voir dans quelle mesure le Régime Politique local peut expliquer la trajectoire de développement entre 1880 et 1900. Parmi les éléments saillants de la trajectoire durant cette période, nous avons noté des éléments de modernisation du lieu. Comme nous avons pu l'observer dans l'analyse du Capital Gouvernance, ces innovations ne venaient jamais du Conseil communal. Par exemple, l'eau potable est réclamée par les hôteliers via une pétition et le télégraphe vient d'une demande du préfet du district. Ces demandes sont ensuite peu soutenues par les acteurs politiques, soit en faisant payer l'installation d'eau potable aux pétitionnaires eux-mêmes soit en refusant la première



demande de télégraphe. De même, les acteurs politiques, tant le Conseil communal que les Assemblées bourgeoise et primaire, ne facilitent pas le développement des hôtels et des commerces annexes que l'on peut observer dans la trajectoire. Les termes des concessions accordées sur les terrains sont peu avantageux pour les commerçants et portent sur une durée limitée tandis que des concessions de débits de vin sont refusées. Nous avons également souligné les relations parfois tendues entre le Conseil communal et les hôteliers. Et le fait que l'Assemblée générale de la *Société des maîtres d'hôtels de la Vallée du Rhône et de Chamonix* se déroule en 1898 à Finhaut ne donne lieu à aucune mention dans les procès-verbaux du Conseil communal, que ce soit pour une participation financière à la journée ou une simple représentation des autorités à cet événement. Concernant les deux entreprises de transport, celle du percement du Simplon et celle du chemin de fer Martigny-Châtelard, il s'agit de projets dont l'initiative ne vient pas des acteurs locaux, ni ceux politiques ni ceux touristiques, mais d'acteurs externes. Plus encore, parmi les sept demandes de concessions qui se sont succédées entre 1890 et 1901, aucune n'est proposée par des acteurs de Finhaut. Le Conseil communal soutient les deux projets, en particulier celui du chemin de fer. Cependant, le choix final du tracé par Salvan et Finhaut, qui comme nous l'avons vu, a donné lieu à de longs débats, ne peut aucunement lui être imputé car il est pris à des échelons institutionnels dont il n'a pas accès. De plus, l'effet du chemin de fer, construit en 1906, ne peut pas encore être perçu dans ce forage. De manière générale, le tourisme ne constitue pas, pour les acteurs politiques, un objet faisant consensus et autour duquel les forces sont réunies. Enfin, nous pouvons relever que la petite période de non régime que nous avons identifiée entre 1883 et 1884 n'a pas de conséquence sur la trajectoire. Ceci est principalement dû au fait que nous nous trouvons dans un régime de maintenance sans projets de développement ni acteurs privés. La gestion des tâches de routine ne nécessite ainsi pas un fort leadership et peut être accomplie même si le régime est défaillant. Comme nous le verrons dans le chapitre 8, lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre des projets de développement et de négocier avec des acteurs privés, un non régime a des répercussions beaucoup plus importantes sur la trajectoire.

Finalement, le développement du secteur touristique, qui voit le début de la villégiature vers 1895 et le succès au début du XX<sup>ème</sup> siècle, peut difficilement être attribué au Régime Politique local. En tous les cas, celui-ci ne fait rien pour le faciliter. Si l'on reprend notre cadre analytique du Capital Touristique (cf. chapitre 1), on peut faire l'hypothèse que la faiblesse du Régime Politique local à Finhaut est compensée par un autre Régime, soit celui d'Habitabilité, soit celui d'Accumulation socio-économique, suffisamment fort pour permettre tout de même le relais durant cette période. De plus, on peut également se demander dans quelle mesure les "racines" de la trajectoire d'abîme se trouvent dans ce manque de considération du Régime Politique local pour le tourisme à ce moment-là déjà.

## 5. Forage 3 (1910 -1940)

### 5.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels

Comme expliqué dans la partie méthodologique (section 2.3), ce forage a pour objectif d'expliquer le passage à la troisième phase de développement nommée *Thermalisme et sports d'hiver* ainsi que les raisons du développement de l'hydro-électricité, nouveau secteur économique qui prendra de plus en plus d'importance, en particulier dans la phase suivante de *Reconversions*. Jusqu'à la fin des années 1920, le tourisme alpiniste et mondain bat son plein à Finhaut. Il faut attendre les années 1930 pour voir une évolution dans les pratiques touristiques, qui concernent dorénavant les cures d'eau radioactive ainsi que les sports d'hiver. Ainsi, la saisonnalité du tourisme change puisque les hôtels de la station deviennent petit à petit ouverts toute l'année. Du côté de la fréquentation, après une chute au début des années 1930 suite à la crise économique mondiale, les arrivées remontent dans les hôtels, passant de 1883 en 1934 à 2616 en 1938 (Office fédéral de la statistique, 2012).

Si l'on s'intéresse à la politique fédérale du tourisme durant ce troisième forage entre 1910 et 1940, notons qu'en 1911, Alexandre Seiler, hôtelier de Zermatt et Alexandre Emery, hôtelier montreuisien, tous deux conseillers nationaux et membres de la Société suisse des hôteliers, déposent une motion, cosignée par une trentaine de parlementaires, réclamant la création d'un office national du tourisme (Narindal, 2012) :

*« l'intervention de l'Etat se justifie par le fait que le mouvement des étrangers est la principale source de recettes nous permettant de couvrir le déficit de notre bilan commercial, qui s'élève annuellement à plus de 500 millions de francs ; elle se justifie en présence des énormes capitaux engagés dans les industries intéressées au mouvement des étrangers, et de leur faible rendement ; elle se justifie enfin en raison de l'intérêt que les services fiscaux (douanes, postes, télégraphes, etc.) ont eux-mêmes au mouvement des étrangers »* (Conseil Fédéral, 1917, p. 372)

Le 1<sup>er</sup> décembre 1913, le Conseil fédéral approuve la mise en place d'un organisme subventionné par la Confédération et chargé notamment de l'unification de la publicité, de différents travaux statistiques concernant le mouvement des étrangers, de l'organisation de bureaux de tourisme et d'agences à l'étranger ou encore de la fourniture de renseignements de tous genres aux entreprises suisses de transports ou aux hôteliers, à l'instar des chambres de commerce. Le Département de l'intérieur convoque en 1914 une assemblée avec tous les acteurs intéressés par le projet. De nombreuses objections sont soulevées lors de la discussion du projet de statuts, notamment concernant la participation de la Confédération. Les deux sociétés initiatrices du projet, soit la Société suisse des hôteliers et l'Union suisse des sociétés de développement sont alors invitées à revoir leur copie. Le déclenchement de la première guerre mondiale retardera le projet et ce n'est qu'en 1917 que l'Office national suisse du tourisme sera officiellement créé (Conseil Fédéral, 1917).

Suite à la déclaration de guerre de 1914, le tourisme suisse, et par conséquent le secteur hôtelier, sont en crise. En novembre 1915, le Conseil fédéral prend une première mesure législative destinée à offrir un répit aux établissements touristiques (Barberini, 1929). Il décrète une Ordonnance relative à la protection de l'industrie hôtelière<sup>73</sup> contenant en particulier les deux dispositions suivantes :

---

<sup>73</sup> Ordonnance du 2 novembre 1915 relative à la protection de l'industrie hôtelière contre les conséquences de la guerre, RO 1915 838

- 1) Un sursis est accordé au propriétaire d'hôtel ou d'exploitation exclusivement dépendante du mouvement des étrangers, pour le paiement des intérêts ou le remboursement des capitaux.
- 2) Sans autorisation du Conseil Fédéral, il est interdit de créer de nouveaux hôtels, d'agrandir les établissements existants ou d'employer à l'industrie des étrangers des établissements précédemment affectés à un autre but. Cette deuxième disposition a pour objectif d'éviter que de nouveaux établissements hôteliers arrivent sur le marché car la situation difficile du secteur est attribuée au trop grand nombre d'exploitations.

Selon Barberini (1929), ces mesures législatives étaient nettement insuffisantes. Elles permettaient aux hôteliers de résister momentanément à la crise mais les intérêts continuaient de courir et ces mesures ne faisaient que retarder les nombreuses faillites. Lorsque la crise hôtelière commença à durer, de nouvelles mesures, d'ordre économique cette fois, s'imposèrent. En 1918, la Société suisse des hôteliers adressa au Conseil fédéral une pétition demandant la prolongation de l'Ordonnance de 1915 ainsi que la création d'une Caisse de secours hôtelière, destinée à fournir une aide financière (Conseil Fédéral, 1920). Suite à cette requête, une nouvelle Ordonnance en 1920 prolongea celle de 1915 et une Société fiduciaire suisse pour l'industrie hôtelière fut créée en 1921. Le capital de départ de cinq millions était pris en charge, pour la moitié, par la Société suisse des hôteliers et les banques, et par la Confédération pour l'autre moitié. Les tâches de cette Société fiduciaire étaient le conseil aux établissements hôteliers, le rôle d'intermédiaire entre les hôtels et les caisses de prêts, et enfin l'accord de prêts afin d'améliorer la situation des établissements hôteliers. L'Ordonnance de 1920 étant censée durer seulement cinq ans, le Conseil fédéral propose en 1924 « *de conférer force de loi, tout au moins pour un certain temps, à la prohibition de créer de nouveaux hôtels édictées pendant la guerre* » (Conseil Fédéral, 1924, p. 558). Cette loi<sup>74</sup>, mise en vigueur en octobre 1924, décrète que tout personne voulant construire un hôtel, l'agrandir sensiblement ou changer d'affectation doit demander un permis à l'autorité cantonale, sur préavis de l'autorité communale. Ensuite, l'entre-deux guerres voit l'organisation des milieux touristiques se densifier (Humair, 2011b). En 1932 est créée une association faîtière regroupant les acteurs collectifs de la branche sous le nom de Fédération suisse du tourisme. Regroupant l'Office national suisse du tourisme, l'administration fédérale des postes, téléphones et télégraphes (PTT), les Chemins de fer fédéraux (CFF) et l'Office fédéral des transports, cette nouvelle association a pour objectif d'avoir une représentation unique dans les pourparlers économiques internationaux (Hunziker, 1947).

A l'échelle valaisanne, rappelons que les hôteliers valaisans et ceux de Chamonix sont réunis au sein de la Société des maîtres d'hôtels de la Vallée du Rhône et de Chamonix fondée en 1879. Après la parution d'un premier guide commun en 1890 (cf. section 4.1), l'association fait imprimer une nouvelle brochure de 80 pages, tirée en trois langues (allemand, français, anglais) (Erné, 1953). Intitulée *La Vallée du Rhône*, elle est distribuée en 25'000 exemplaires lors de l'exposition universelle de Paris en 1900. Pour intensifier la réclame collective est décidée la parution d'une revue illustrée, *La Vallée du Rhône, journal illustré des stations du Valais*, qui paraît de 1903 à 1914. Le Canton du Valais participe financièrement à l'opération via un subside annuel de Fr. 6'000.-. Le déclenchement de la première guerre condamne l'association à l'inactivité. Le comité valaisan de surveillance de la Société suisse des hôteliers proposa en 1917 la création d'une nouvelle entité, l'Association pour le développement et la sauvegarde de l'industrie hôtelière en Valais, qui fit place en 1923 à l'Association hôtelière du Valais (Erné, 1987). En 1928, le contrôle des prix des hôtels valaisans, fut transféré à la Société suisse. L'association valaisanne put alors se consacrer aux questions d'économie, de transports et de publicité. Cependant, la faiblesse des moyens financiers l'empêcha d'intervenir aussi efficacement qu'elle le souhaitait. Pour remédier à cete situation, M. Pierre Darbellay, secrétaire de la

---

<sup>74</sup> Loi fédérale du 16 octobre 1924 restreignant la construction et l'agrandissement d'hôtels, RO 1924

Chambre valaisanne du commerce, proposa en 1931 la création d'une association faîtière du tourisme valaisan. Le projet échoua car il prévoyait l'introduction d'une taxe de séjour sur l'ensemble du canton. Il fallut six ans d'affrontements et de débats pour obtenir l'aval du comité et de l'assemblée générale de l'Association hôtelière du Valais pour aboutir en 1937 à la création de l'Union valaisanne du tourisme. Par un décret<sup>75</sup> du 6 juillet 1937 et son règlement d'exécution<sup>76</sup>, le Grand Conseil acceptait cette nouvelle organisation du tourisme dans le Canton et la perception d'une taxe de séjour. L'objectif de cette création est de mieux faire connaître le Valais, de promouvoir le tourisme, de faciliter et d'agrémenter le séjour des étrangers dans le canton (Art. 1). Concernant la taxe, tous les hôtes de passage ou en séjour y sont astreints (Art. 26), à l'exception des enfants de moins de 12 ans, des personnes en traitement dans les hôpitaux régionaux (ceux des cliniques privées, sanatoria, homes d'enfants et instituts y sont soumis), des écoles et des indigents (Art. 28). La taxe est perçue par la personne qui reçoit les hôtes et est acquittée par nuitée. Son produit est versé aux sociétés de développement locales ainsi qu'à l'Union valaisanne du tourisme, la part revenant à cette dernière, comprise entre 5 et 10 centimes par nuitée, étant fixée chaque année par l'assemblée générale de l'Union (Art. 34). Chaque station est libre de fixer le montant de la taxe de séjour qu'elle prélève, montant qui est fixé par la société de développement locale (ou par un règlement communal s'il n'en existe pas) et doit être proportionné aux besoins de la station et aux dépenses effectuées pour le séjour des hôtes (Art. 33). Selon les dispositions du règlement, le comité compte 11 membres, dont six hôteliers et deux représentants du gouvernement cantonal. Les hôteliers disposent donc de la majorité au sein du comité. Dans le tout premier comité, les trois membres restants étaient E. Bonvin, président de la Société de Développement de Crans, C. Sauthier, directeur du chemin de fer Martigny-Châtelard et A. Marguerat, directeur du chemin de fer Viège-Zermatt (Erné, 1987).

## 5.2 Capital Gouvernance

### CONFIGURATION DES ACTEURS

Si l'on commence par s'intéresser aux **acteurs politiques**, on peut relever que le Conseil communal de Finhaut est constitué, au début du XX<sup>ème</sup> siècle, de trois conservateurs et deux radicaux (Coquoz, 1992). Les élections de 1912 gardent cette répartition. Le président élu est le conservateur Casimir Vouilloz, buraliste postal et officier d'état civil, nommé en 1912 pour une quatrième législature à ce poste. Le vice-président est Alesti Lugon-Moulin, du parti radical, qui vient de construire l'hôtel Eden à Finhaut. Un autre hôtelier fait partie du Conseil : le conservateur Alphonse Lonfat, qui possède avec sa famille le Grand Hôtel de Finhaut ainsi que l'Hôtel Bristol (Perriard-Volorio, 1991). Tant le président que le vice-président étaient les seuls candidats à se présenter à leur poste respectif. Aux élections de 1916, quatre conseillers sont élus au premier tour grâce à un score supérieur à 50 % des voix, soit deux conservateurs et deux radicaux. C'est un radical qui est ensuite élu au deuxième tour, changeant le rapport de force entre les partis. Les radicaux décident de présenter le vice-président, Alesti Lugon-Moulin, au poste de président. Ce dernier est élu par 51 voix sur 99 tandis que Casimir Vouilloz obtient 48 voix. Les deux conservateurs décident de démissionner suite à la perte de la présidence et sont remplacés par deux radicaux. Le Conseil comprend donc cinq radicaux. Ceux-ci seront tous réélus en 1920, le parti conservateur décidant de ne pas présenter de candidats. Il convient cependant de nuancer le poids de l'appartenance politique. Ainsi que l'affirme le Nouvelliste juste après les élections de 1920, « *tous les conseillers de Finhaut sont qualifiés de "radicaux", et nous*

<sup>75</sup> Décret du 6 juillet 1937 concernant l'organisation touristique du canton et de la perception de la taxe de séjour

<sup>76</sup> Règlement d'exécution du décret du 6 juillet 1937 concernant l'organisation touristique du Canton et la perception de la taxe de séjour

*sommes persuadés que cette étiquette politique est ridicule tout au moins pour deux d'entre eux* » (Particularités électorales, 1920). Il s'agirait alors plutôt de lutte de familles ou de clans que réellement de partis politiques. Bien que le Nouvelliste soit un journal conservateur et qu'il faille donc prendre avec précaution ce type d'affirmation, l'observation des patronymes des conseillers communaux durant ces deux législatures tendrait à aller dans son sens. Sur les cinq élus, il y a en effet deux Gay-des-Combes et trois Lugon-Moulin. Puis, en 1924, les élections ont lieu selon le système proportionnel, suite à une demande d'une partie des électeurs<sup>77</sup>. La liste radicale-socialiste obtient deux sièges et celle conservatrice trois. Lors de l'élection du président, Alesti Lugon-Moulin, qui a accompli deux législatures à ce poste, est battu de trois voix et laisse sa place à un autre hôtelier, le conservateur Alphonse Lonfat. Notons que si le parti radical et celui socialiste présentaient une liste commune, les deux élus de cette liste sont des radicaux. En 1928, ce sont cette fois les partis conservateur et radical qui présentent une liste commune et auront quatre sièges, soit deux pour chaque frange. L'extrême gauche du parti radical et les socialistes portaient sous le nom de liste démocratique un seul candidat, qui est élu (Les élections communales, 1928). Enfin, les élections de 1932 verront le parti radical perdre un siège au profit du parti socialiste, cette répartition étant gardée en 1936. Et tant en 1928 qu'en 1932 et 1936, Alphonse Lonfat est réélu président de la commune. Le tableau ci-dessous résume l'évolution des rapports de force, les cases grises représentant les listes d'entente :

<b>Finhaut</b>	Conservateurs	Radicaux	Socialistes	Démocrates
1908	3	2		
1912	3	2		
1916		5		
1920		5		
1924	3	2		
1928	2	2		1
1932	3	1	1	
1936	3	1	1	

**Tableau 3 : Evolution des rapports de force entre les partis à Finhaut entre 1908 et 1936**

Relevons encore que quatre Fignolins exercent, durant cette période, comme députés au Grand Conseil valaisan, dont trois hôteliers : Edouard Chappex, propriétaire des hôtels Bel-Oiseau et Victoria, entre 1912 et 1916, Alphonse Lonfat, entre 1913 et 1921, soit avant qu'il soit président de la commune, Henri Lugon, du Grand Hôtel Giétroz et Terminus et juge de commune de 1911 à 1922, entre 1921 et 1925 puis suppléant dès 1925, et Casimir Vouilloz, président de Finhaut de 1904 à 1916, élu au Grand Conseil entre 1933 et 1937 (Coquoz, 1992).

Concernant les **hôteliers**, nous pouvons constater durant cette période la présence de familles qui possèdent plus d'un établissement. Par exemple, les frères Lonfat bâtissent le Grand Hôtel de Finhaut en 1896, la Pension Beau-Site<sup>78</sup> en 1903 et le Grand Hôtel Bristol en 1908. Et Henri Lugon détient le Grand Hôtel Giétroz et Terminus, l'Hôtel du Perron II tandis que sa sœur Faustine est propriétaire de la Pension de la Gare (Attinger, 1999-2000 ; Guex, 2013). Avec Eugène Vouilloz propriétaire de l'Hôtel Suisse et les Chappex à qui appartient le Bel-Oiseau, ces deux familles sont celles se partageant la majorité des bénéfices de l'hôtellerie durant cette période, comme le montrent les deux schémas ci-dessous :

<sup>77</sup> Comme l'autorise l'Art. 62 de la loi cantonale de 1908 sur les élections et votations, si un cinquième des électeurs en fait la demande au moins trois semaines avant les élections, celles-ci ont lieu selon le système proportionnel au lieu du système majoritaire qui constitue la règle habituelle.

<sup>78</sup> Celle-ci sera rattachée à l'Hôtel Bristol en 1914.

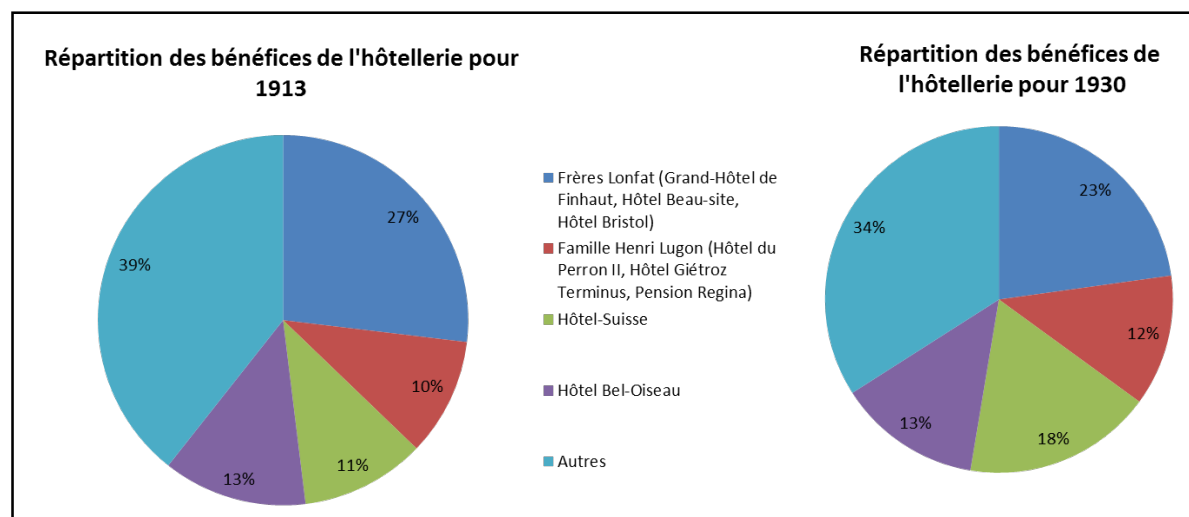


Figure 8 : La répartition des bénéfices de l'hôtellerie en 1913 et 1930.

Source : (Guex, 2013)

Le déclenchement de la première guerre mondiale va entraîner à Finhaut, comme ailleurs en Suisse, des difficultés pour le secteur touristique. La Pension du Glacier du Trient fait faillite en 1915, tandis que l'Hôtel Mont-Fleuri est mis en vente en 1920 par l'Office des faillites de St-Maurice (Hôtel à vendre, 1920). La Pension Régina ferme, quant à elle, au début des années 1930. Le nombre d'établissements hôteliers sur cette période entre 1910 et 1940 fluctue ainsi autour d'une quinzaine (Office fédéral de la statistique, 2012 ; Sauthier, Guex & Roy, 2012). Un élément intéressant à mentionner pour le début de ce forage a trait à une certaine diversification commerciale de la part des hôteliers (Guex, 2013). C'est le cas par exemple d'Emmanuel Lonfat et ses fils qui possèdent dans les années 1920, outre l'Hôtel et Café des Alpes, le restaurant du Col de la Gueulaz, le restaurant du Fort de la Madeleine ainsi qu'au moins une boulangerie. Enfin, comme nous avons pu le voir dans le paragraphe précédent, des hôteliers s'investissent en politique durant cette période, soit au niveau communal, soit au niveau cantonal.

C'est en 1904 qu'est créée la **Société de Développement de Finhaut**, une année après celle de Salvan (Perriard-Volorio, 1991). Cette association, composée principalement d'hôteliers et de commerçants, est dirigée à sa fondation par Henri Lugon, propriétaire de l'Hôtel du Perron et de l'Hôtel Giétroz et Terminus. Ses principales tâches sont l'amélioration des promenades pour les touristes, notamment par l'installation de bancs publics et de poteaux indicateurs (Finshauts – Développement, 1904). La société a aussi construit une cabane-chalet dans le vallon du Bouqui à Barberine, pour y accueillir les touristes (Finhaut, 1914). Elle engage également un docteur pour la saison d'été. Ses maigres ressources ne lui permettent cependant pas autres choses que de modestes améliorations. Nous faisons l'hypothèse que cette société, mise en veille en 1914, ne fut pas réactivée après la guerre puisqu'on n'en trouve plus mention nulle part et qu'une nouvelle Société de Développement locale voit le jour en 1927, formée à nouveau des hôteliers et commerçants dans le but de résister au « *déclin [qui] s'annonçait* » (Société de développement Finhaut-Châtelard-Giétroz, 1987). Les activités de cette nouvelle société semblent plus larges que celles de la précédente et comprennent des aspects liés à la promotion. Par exemple, elle organise avec le Ski-club Finhaut-Trient le championnat valaisan de ski en 1931 (Valais : Finhaut, 1931), reçoit des journalistes français en 1936 (Journalistes français dans la vallée du Trient, 1936) ou encore offre une réception à des agences de voyages de Genève en visite en 1938 (Les agences de voyages de Genève en Valais, 1938).

Suite à l'octroi de la concession de chemin de fer en 1902 (cf. section 4.3), la **Compagnie du chemin de fer de Martigny au Châtelard** est constituée le 10 juin 1902 dans les bureaux de la Société franco-suisse pour l'industrie électrique à Genève. Si le siège social est à Martigny, la direction et le siège administratif sont à Genève. En effet, la majorité des membres du Conseil d'administration est issue du milieu financier genevois, tandis que les autres sont des banquiers bernois et vaudois (Pacini, 2006). Deux membres du Conseil d'administration sont valaisans : Camille Défayes, également notaire de la Compagnie, qui était, comme nous l'avons mentionné dans la section 4.3, l'un des défenseurs du projet et Charles de Stockalper, banquier à St-Maurice, qui représente l'Etat du Valais au sein de la société (Pacini, 2006). Outre le conseiller national Camille Défayes, la Compagnie peut compter sur un appui politique important en la personne de Gustave Ador, président du Conseil d'administration. Banquier et financier genevois, il fut conseiller d'Etat entre 1885 et 1897 et conseiller national de 1889 à 1917, année de son accession au Conseil Fédéral (Walter, 2002). En cette période troublée d'après-guerre, il négocia avec succès l'adhésion de la Suisse à la Société des Nations ainsi que la reconnaissance de son statut d'état neutre. Il appartient également au Conseil d'administration de la Banque Nationale Suisse entre 1906 et 1911, dont il participa à la création (Pacini, 2006). Gustave Ador fut le tout premier président du Conseil d'administration et du Comité de direction de la Compagnie Martigny-Châtelard, fonction qu'il exerça jusqu'en 1917. Suite à la constitution de la Société, les travaux démarrent et la ligne jusqu'à Châtelard est ouverte à l'exploitation le 20 août 1906. Le tronçon français entre Châtelard et Chamonix est inauguré en 1908 (De Chamonix à Martigny, 1908). Le nombre de voyageurs augmente régulièrement et à partir de 1908, le résultat d'exploitation est bénéficiaire. En 1914, le Conseil d'administration s'attend à verser un premier dividende aux actionnaires. Or dès le déclenchement de la guerre, la Compagnie doit réduire son activité. Elle souffre de l'effondrement du tourisme régional et le trafic local est trop peu important pour que le revenu suffise à couvrir les frais d'exploitation (Pacini, 2006). Après la guerre, les difficultés s'accroissent car les prix des matériaux et de la main-d'œuvre prennent l'ascenseur tandis que la reprise du tourisme est freinée par le taux de change défavorable qui rend la Suisse inabordable pour les étrangers. Dès les années 1920, la situation s'améliorera grâce aux travaux de l'usine hydro-électrique de Barberine, qui amènera un important trafic entre Martigny et Châtelard. En 1927, la Compagnie adresse une lettre au Conseil fédéral lui demandant d'annuler la concession pour le tronçon entre Martigny-gare et Martigny-Bourg car l'exploitation du tramway entre ces deux stations lui fait subir une perte annuelle de Fr. 30'000.- (Conseil fédéral, 1929). Les communes intéressées ainsi que le Canton du Valais s'opposent à cette suppression et un groupement se constitue, décidé à en reprendre l'exploitation. La concession lui est cédée gratuitement en 1929 par la Compagnie Martigny-Châtelard, celle-ci gardant l'exploitation du chemin de fer entre Martigny-gare et Châtelard. Notons que la Compagnie Martigny-Châtelard fait régulièrement de la réclame : elle propose des billets à tarifs réduits, par exemple à la Société des guides du Valais en 1907 ou pour les groupes de skieurs en 1935, réalise un film publicitaire *Martigny et la Vallée du Trient* en 1935 et convie régulièrement des journalistes à des excursions dans la région. Elle conçoit également des affiches publicitaires pour faire connaître la ligne :



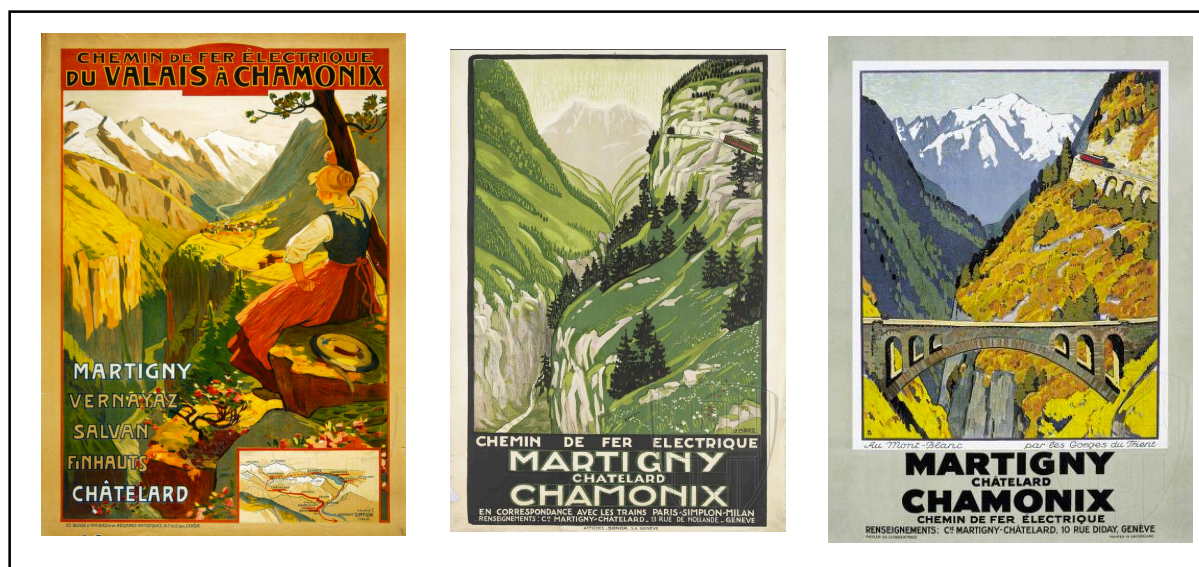


Figure 9 : Affiches du chemin de fer Martigny-Châtelard, datant respectivement de 1906, 1915 et 1925 (de g. à d.)  
(Source : Site internet du Catalogue collectif suisse des affiches)

L'année 1937 voit la création du **Groupement touristique suisse du Mont-Blanc**. Cette société fait écho aux groupements français et italien, déjà constitués. L'objectif est l'intensification des échanges touristiques entre les régions intéressées du Mont-Blanc dans les trois pays. Les communes ainsi que les sociétés de développement concernées sont convoquées pour l'assemblée constitutive au mois de mars 1937 à Martigny (Groupement touristique suisse du Mont-Blanc, 1937). Le premier comité est dirigé par Cyrille Sauthier, directeur de la Compagnie Martigny-Châtelard. Parmi les actions de ce groupement, mentionnons la parution d'un dépliant commun en trois langues destiné à être distribué dans les agences de voyages, les foires et les expositions, la participation à l'Exposition nationale de 1939 à Zurich et l'accueil de représentants d'agences de voyages et du Touring Club Suisse ainsi que de journalistes zurichois et bernois (Au groupement du Mont-Blanc, 1940).

L'approbation par le peuple de la loi de 1898 sur le rachat par la Confédération des chemins de fer entraîna la création des **Chemins de fer fédéraux (CFF)**. Ceux-ci comptaient une direction générale à Berne et cinq arrondissements (Lausanne, Bâle, Zurich, St-Gall, Lucerne) (Bärtschi & Dubler, 2011). Après le rachat des principales compagnies de chemins de fer privées du pays, l'entre-deux guerres fut une période de centralisation de l'administration et d'électrification du réseau (Bärtschi, 2011). Jusque-là, les locomotives fonctionnaient par la traction à vapeur. Or la Suisse ne possède pas de houillères et l'apport des quelques gisements de charbon ou de lignite peut être considérés comme nul. Elle est donc obligée d'importer de l'étranger ces combustibles. De toutes les entreprises nationales, les CFF étaient naturellement les plus gros consommateurs de charbon (Luginbühl, 1924). La direction se préoccupait donc depuis de nombreuses années à remplacer, comme agent de traction, la vapeur par l'électricité. Pour créer des nouvelles ressources, elle décida, dans les années 1910, d'entreprendre la construction du barrage de Barberine, au-dessus de Finhaut. Ainsi, comme nous allons le voir dans cette partie et surtout dans l'analyse du Capital Ressourciel sur cette question, les CFF représentent un acteur essentiel durant ce forage.

#### TACHES ET OBJECTIFS DES ACTEURS POLITIQUES

Dans cette partie, nous allons commencer par nous intéresser aux décisions touchant le tourisme, ce secteur apparaissant de manière beaucoup plus importante que dans les deux forages précédents. Tout



d'abord, nous pouvons relever que le Conseil communal se trouve dans de meilleures dispositions face au développement touristique. Il renouvelle sans discussion chaque cinq ans les concessions de café. En juin 1912, la réunion de la Société des maîtres d'hôtels de la Vallée du Rhône et de Chamonix a lieu à Finhaut. Les autorités locales les accueillent et le président de la commune leur souhaite la bienvenue (Les Hôteliers valaisans et chamoniards à Finhaut, 1912). Le Conseil communal se montre également compréhensif face aux difficultés des hôteliers et plus généralement des commerçants durant la première guerre mondiale. Par exemple, il accepte en 1916 de réduire le prix du bail de l'auberge située dans la maison communale qui lui appartient (Commune de Finhaut, 1916) et de renoncer à encaisser la location d'un débit de vin au Châtelard situé sur les propriétés de la bourgeoisie (id.). Il décide en 1917 de ne pas percevoir les taxes industrielles « *vu la crise que traverse l'industrie par le fait de la guerre* » (Commune de Finhaut, 1917). Les préoccupations touristiques semblent ensuite passer au second plan durant les années 1920.

Entre la fin des années 1920 et le début de la deuxième guerre mondiale, l'un des objets les plus discutés concerne l'accessibilité du lieu, en particulier l'ouverture du chemin de fer toute l'année, alors qu'il ne circule pour l'instant qu'entre mai et octobre jusqu'à Châtelard<sup>79</sup>. A partir de 1928, la ligne va toute l'année jusqu'à Salvan, puis jusqu'au Trétien, tandis que Finhaut, durant les mois d'hiver, est complètement coupé de la plaine (Martigny-Chamonix en hiver par la vallée du Trient, 1935). Le Conseil décide en 1932 d'accorder une indemnité annuelle de Fr. 3'000.- par an pendant 15 ans au Martigny-Châtelard pour la mise en exploitation hivernale de la ligne. Cette indemnité est soumise à deux conditions : le remboursement plein ou partiel le jour où les recettes seront rémunératrices ainsi qu'un tarif réduit pour les habitants de la commune (Commune de Finhaut, 1932). Cependant, l'ouverture hivernale est soumise à la construction, sur certains tronçons d'ouvrages de protection des avalanches. Le Conseil communal de Finhaut demande ainsi en 1933 une entrevue avec le Martigny-Châtelard ainsi que le Département cantonal de l'Intérieur pour obtenir des subsides pour ces travaux (Commune de Finhaut, 1933). La même année, le Conseil communal accorde une nouvelle subvention de Fr. 1'500.- au Martigny-Châtelard pour le service d'hiver, tandis qu'il avance en 1934 la somme de Fr. 15'000.- pour construire une galerie de protection sur les rails (Commune de Finhaut, 1934). En 1936, il alloue un subside à la Compagnie pour le déblaiement de la neige sur les voies (Commune de Finhaut, 1936). Grâce à ces actions, le chemin de fer peut, dès 1935, circuler toute l'année sur la totalité du tronçon. Même s'il n'est pas mentionné explicitement dans les procès-verbaux du Conseil communal, l'objectif derrière ces subsides pour l'ouverture hivernale de la ligne de chemin de fer est certes la fin de l'isolement de la population mais également le développement du tourisme hivernal. D'ailleurs, en parallèle à ces démarches, la commune soutient diverses actions en faveur du ski. Elle accorde en 1935 un crédit au Ski-club Finhaut-Trient pour la construction d'une piste de saut avec un tremplin et l'année suivante, d'une tribune pour le jury (Commune de Finhaut, 1935 ; 1936). Elle alloue également plusieurs subventions au Ski-club. Concernant le développement des cures d'eau radioactive, cet aspect apparaît peu dans les discussions. En février 1931, le Conseil communal prend connaissance d'une lettre du Prof. Maillard, qui a fait des analyses d'eau sur la commune, concernant l'eau radioactive de Finhaut et suggérant de mettre cette eau en bouteille (Benedetti, 1998). Le Conseil propose d'accorder une concession sur la Radi-eau à E. et O. Lugon, et que ceux-ci fassent des propositions à la commune (installation, bouteilles, etc.). Au mois de mai, une convention est passée entre les deux parties pour l'exploitation de la Radi-eau (Commune de Finhaut, 1931). La commune demande un pour cent sur les ventes. Au début juillet, le Conseil réclame une nouvelle expertise de cette eau radioactive. Il faut dire que suite à la première analyse du Prof. Maillard qui donnait un taux

---

<sup>79</sup> Les enjeux liés à l'accessibilité via le chemin de fer seront traités de manière détaillée dans le Capital Ressourciel à la section 5.3.2. Nous ne mentionnons ici que les décisions du Conseil communal liées à cet objet.

de 25 unités Mach, une deuxième analyse en avril 1931 donnait un taux de 8 unités Mach (Benedetti, 1998). Le Conseil communal semble ensuite se désintéresser du sujet puisque nous n'avons pas trouvé de nouvelles mentions avant 1936 et 1937, années durant lesquelles il fait plusieurs démarches sur la recherche de nouvelles sources d'eau radioactive ainsi que des analyses complémentaires de cette eau (Commune de Finhaut, 1936 ; 1937). Concernant le tourisme en général, le Conseil va refuser en 1933, pour des raisons d'hygiène, une concession de préventorium pour l'Hôtel Terminus (Commune de Finhaut, 1933). Il alloue un subside en 1936 pour la réalisation d'une émission de radio à Finhaut et adhère en 1939 à l'Union valaisanne du Tourisme, association que le président de la commune Alphonse Lonfat a contribué à créer. En 1937, la commune accepte de rejoindre le Groupement touristique du Mont-Blanc et de payer la cotisation annuelle de Fr. 300.-. Cependant, elle fait machine arrière peu après et souhaite se retirer de l'association. Les raisons de cette volte-face ne sont pas précisées, mais on peut supposer que le Conseil communal ne voit pas les intérêts qu'il pourrait retirer de cette association et qu'il considère les autres stations concernées plutôt comme des concurrents que comme des possibles collaborateurs. Le Groupement touristique du Mont-Blanc lui demande de revenir sur sa décision au vu de l'importance de la station. Cet objet est alors renvoyé à une séance ultérieure du Conseil, « *après une discussion assez vive* » (Commune de Finhaut, 1938, séance du 28 février). Deux mois plus tard, les conseillers retirent leur démission mais insistent sur l'idée que « *la qualité de membre est toutefois provisoire* » (Commune de Finhaut, 1938, séance du 30 avril). Enfin, la Société de Développement de Finhaut adresse en 1938 une demande à la commune pour lui demander l'ouverture d'un crédit de Fr. 20'000.- à Fr. 25'000.- pour la construction de tennis et d'une piscine, en vue du développement de la station. Le Conseil note que cette demande n'exigeant pas une solution immédiate, une décision interviendra en temps voulu (Commune de Finhaut, 1938). La Société revient à la charge en 1939 pour demander un prêt de Fr. 25'000.- à Fr. 30'000.- pour la construction d'un lac-piscine. Vu la situation internationale, le Conseil juge que le moment n'est pas opportun et que cette réalisation doit être remise à des temps meilleurs (Commune de Finhaut, 1939).

Hormis le tourisme, nous pouvons relever plusieurs sujets qui préoccupent les acteurs locaux. Tout d'abord, la commune est très impliquée, entre les années 1911 et 1917, dans les négociations d'une convention pour l'octroi des forces motrices de la Barberine, avec la Société d'électro-chimie de Paris puis avec les CFF<sup>80</sup>. Puis, à partir des années 1925 jusqu'à la fin du forage, la question de l'accessibilité est centrale au sein des discussions du Conseil. Outre l'ouverture hivernale de la ligne ferroviaire que nous avons évoquée plus haut, les autorités politiques sont impliquées dans la correction des routes pour permettre le passage des automobiles. Comme nous le verrons dans l'analyse du Capital Ressourciel qui traitera de la concurrence entre le rail et la route durant ce forage (cf. section 5.3.2), le Conseil communal est très engagé pour améliorer l'accessibilité de Finhaut. Concernant la modernisation de la commune, le Conseil reçoit en 1920 une pétition d'habitants du Châtelard demandant d'être pourvu d'eau potable à leur domicile. Cette requête est refusée étant donné qu'il y a, durant certaines périodes, des pénuries d'eau. Ainsi, « *la question sera étudiée plus tard lorsque les CFF auront amené l'eau potable à Châtelard* » pour les travaux du barrage de Barberine (Commune de Finhaut, 1920, séance du 26 juin). Toujours en 1920, suite à une lettre du chef du réseau téléphonique à Martigny, le Conseil décide l'établissement d'une ligne téléphonique directe entre Finhaut et Martigny (Commune de Finhaut, 1920). Puis, suite au contrat établi avec les CFF pour l'utilisation des forces motrices de Barberine, la commune reçoit gratuitement de la part de la régie fédérale 50 lampes qui sont installées à divers endroits du territoire (Commune de Finhaut, 1923). En 1925, le Conseil décide la construction d'une nouvelle poste et y installe une cabine

---

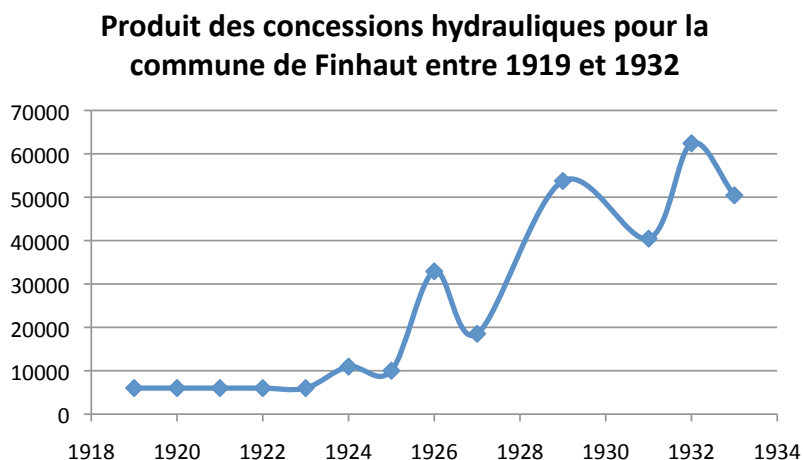
<sup>80</sup> Les questions liées à Barberine seront décrites en détails dans le Capital Ressourciel, à la section 5.3.1. Nous ne donnons dans cette partie que quelques informations lorsqu'elles nous paraissent pertinentes du point de vue du Capital Gouvernance.

téléphonique publique (Commune de Finhaut, 1925). Concernant de manière plus générale le développement de Finhaut, nous pouvons noter que le Conseil se trouve plutôt dans une logique de gestion du foncier et de l'immobilier basée sur la valeur d'usage, ainsi que nous l'avions déjà constaté dans le forage précédent, hormis pour la question du chemin de fer. Ici, la commune possède notamment la partie auberge de la maison communale ainsi qu'un restaurant au col de la Gueulaz, dont elle négocie les baux. Lors de demandes de concession, la commune ne vend pas les terrains mais les met en location. Par exemple, en 1921, Henri Lonfat demande une concession pour un café-restaurant : « *cette concession est accordée pour le terme de cinq ans moyennant le paiement de francs cinquante (50). Cet établissement devant être construit sur les terrains appartenant à la commune, une délégation du Conseil se rendra sur les lieux avec le concessionnaire pour fixer l'emplacement et le prix de location du terrain* » (Commune de Finhaut, 1921, séance du 25 avril). Des situations similaires sont évoquées en 1916, 1924 ou encore en 1935, pour des concessions de café-restaurant accordées à des particuliers sur des terrains communaux. La commune loue également l'alpage du Vieux-Emosson en 1935 à un de ses habitants (Commune de Finhaut, 1935). De même, une entreprise travaillant sur le chantier de Barberine lui loue en 1924 un terrain pour y construire un hangar afin d'y entreposer son matériel (Commune de Finhaut, 1924). Nous trouvons ensuite plusieurs mentions d'achat de terrains de la part de commune, à chaque fois dans un but bien précis, par exemple en 1923 pour faire des fouilles pour la captation de nouvelles sources d'eau (Commune de Finhaut, 1923) ou en 1928 pour la correction de la route à Giétroz (Commune de Finhaut, 1928). Les cas de vente de terrains de la part de la commune sont assez rares : citons la vente aux enchères des terrains bourgeoisiaux à Châtelard en 1929 et la vente d'un terrain à Emosson pour la construction d'un chalet en 1936. Mentionnons finalement quelques éléments de redistribution que l'on peut mettre en relation avec les premiers temps du parti socialiste en Valais, et à Finhaut. Rappelons que dès 1924, la liste radicale et socialiste obtient deux sièges au Conseil communal, même si dans les faits les deux élus sont radicaux. Quelques temps auparavant, en 1919, alors que pour la première fois une liste ouvrière est proposée aux choix des citoyens valaisans pour l'élection du Conseil national (Reynard, 2013), les candidats de cette liste recueillent une trentaine de voix dans la commune de Finhaut sur les 158 votants (Commune de Finhaut, 1919). Nous pouvons relever la création en 1919 d'un office communal de chômage et de placement (Benedetti, 1998). En 1923, un comité d'initiative se crée à Finhaut pour demander la création d'une caisse-maladie (Commune de Finhaut, 1923). Plus généralement, le Conseil accorde à plusieurs reprises des aides financières pour des personnes en difficultés, par exemple une pension mensuelle à une « *famille indigente* » (Commune de Finhaut, 1923, séance du 14 mai) ou une aide de secours en 1936 à une habitante (Commune de Finhaut, 1936).

#### MOYENS D'ACTION PUBLIQUE MOBILISÉS

En ce qui concerne l'**argent**, la commune va faire une multitude d'emprunts durant cette période. Dans la plupart des cas, l'emprunt se fait pour une raison bien précisée, par exemple Fr. 1'000.- en 1917 pour faire réparer l'église, Fr. 50'000.- en 1921 pour un nouveau cimetière, Fr. 120'000.- en 1928 pour une nouvelle église et Fr. 20'000.- en 1939 pour faire face aux dépenses courantes en attendant que les CFF payent la redevance (Commune de Finhaut, 1917 ; 1921 ; 1928 ; 1939). De plus, nous avons vu que la commune distribuait plusieurs subventions publiques, en faveur du Ski-Club et du Martigny-Châtelard. Du côté des recettes, la commune perçoit l'impôt sur les ouvriers du barrage de Barberine, les taxes industrielles ainsi qu'un montant annuel de la part des CFF pour la concession de Barberine. Concernant les taxes industrielles, nous pouvons mentionner que bien que l'activité hôtelière reprenne à la sortie de la guerre, les bénéfices totaux du secteur restent largement inférieurs à ceux de l'avant-guerre, avec par exemple Fr. 10'700.- en 1921 contre Fr. 87'400.- en 1913 (Guex, 2013). Ces moindres recettes sont compensées par une forte augmentation, à partir de 1925

correspondant à la fin des travaux du barrage de Barberine, du produit des concessions hydrauliques, comme on peut le constater sur le schéma ci-dessous :



**Figure 10 : Produit des concessions hydrauliques entre 1919 et 1932 (sans 1930). Source : (Guex, 2013)**

Enfin, comme nous l'avons relevé dans la partie sur les acteurs, les investisseurs dans l'entreprise du chemin de fer du Martigny-Châtelard sont des banquiers genevois, vaudois et bernois. Autrement dit, la Compagnie Martigny-Châtelard ne puise ainsi clairement pas ses ressources financières au niveau local (Guex, 2013).

Du côté de l'**organisation**, nous pouvons relever, comme nous l'avons mentionné dans la description de la configuration d'acteurs, que les phénomènes de multipositionnalité sont plus répandus du côté des hôteliers que lors des forages précédents. Entre 1916 et 1940, ce sont deux hôteliers qui se succèdent à la présidence de la commune. Et nous avons aussi noté que trois hôteliers sont, durant cette période, députés au Grand Conseil valaisan. L'un des hôteliers de Finhaut est également actif dans plusieurs organisations touristiques au niveau supra-local. Il s'agit d'Alphonse Lonfat qui, en plus d'assumer la présidence de la commune de 1924 à 1940, est l'un des délégués valaisans auprès de la Société suisse des Hôteliers avec M. Chappex de l'Hôtel Bel-Oiseau et Victoria (Les Hôteliers suisses à Interlaken, 1928). Il appartient au Conseil d'administration de l'Association *Pro Lemano*, qui réunit des membres de Genève, Vaud et Valais et s'occupe de questions liées au tourisme, au trafic et à l'économie intérieure de ces trois cantons (Pro Lemano, 1920). Alphonse Lonfat participe également à la création de l'Union Valaisanne du Tourisme en 1937 (Erné, 1987). Si le Conseil communal et les hôteliers semblent nourrir des relations plus sereines que durant le forage précédent, on ne peut pas en dire autant du Conseil et du partenaire économique important que représente le Martigny-Châtelard. Il semble tout d'abord que la commune et la Compagnie de chemin de fer ne traitent pas directement l'un avec l'autre. Par exemple, en 1927, insatisfait du projet d'horaires des trains, la commune envoie une réclamation... au préfet du district (Commune de Finhaut, 1927). La situation se répète en 1929 et la commune s'adresse cette fois au canton : « *l'administration n'étant que partiellement d'accord avec la réponse du M.C. au sujet de modifications à l'horaire, demande au Département des travaux publics, de bien vouloir convoquer les intéressés à une conférence à Sion* » (Commune de Finhaut, 1929, séance du 17 février). Pour ces deux cas, la commune a sollicité un intermédiaire pour les négociations avec la Compagnie. Trois autres exemples sont éclairants sur les relations difficiles entre ces deux entités. En 1915, c'est-à-dire en pleine guerre mondiale, la Compagnie demande à la commune de pouvoir réduire l'exploitation à quatre mois en 1916 au lieu des six habituels. Le Conseil refuse car elle considère « *cette demande comme préjudiciable aux intérêts de ses administrés* »

(Commune de Finhaut, 1915, séance du 13 novembre). En 1928, il refuse une demande du Martigny-Châtelard qui sollicitait un délai pour payer son impôt (Commune de Finhaut, 1928). Enfin, la commune écrit une lettre en 1938 à la Compagnie en lui reprochant de trop favoriser Vallorcine lorsqu'elle élabore des programmes d'excursions de sociétés venant dans la Vallée (Commune de Finhaut, 1938).

Contrairement aux forages précédents, il semble qu'ici un **consensus** se fasse autour du développement touristique. Nous avons vu dans les objectifs des acteurs politiques que ceux-ci prenaient plusieurs décisions en sa faveur. Le Conseil apparaît plus divisé sur cette question vers la fin de cette période, notamment sur la question de l'adhésion ou non au groupement touristique suisse du Mont-Blanc (cf. supra). Il refuse également un crédit à la Société de Développement pour la construction d'une piscine. Au niveau des acteurs politiques, le consensus n'est pas toujours unanime puisque par deux fois, lors des élections de 1916 et celles de 1924, le président n'est pas réélu à sa fonction. De plus, aux élections de 1916 qui voient le renversement de la majorité conservatrice, la défaite peut clairement être imputée à une absence de consensus. En effet, au premier tour, ce sont près de 19 candidats qui se présentent sur un total de 98 votants. Même si six candidats n'obtiennent qu'une seule voix (!), les suffrages sont clairement disséminés et aboutissent à la perte du siège conservateur. Ce parti s'est ainsi révélé incapable de se réunir derrière un candidat. Comme nous l'avons mentionné, cette perte mène à la démission des deux élus conservateurs et à la constitution d'un Conseil 100 % radical. Aux élections de 1920, ce Conseil est cependant réélu en bloc, le vice-président obtenant même 103 voix sur 103.

Pour le moyen d'action **soutien politique**, voyons dans quelle mesure le Conseil communal a le soutien de la population pour ses différents projets. On peut constater que ce n'est pas toujours le cas. En 1932, les CFF proposent à la commune de racheter pour Fr. 10'000.- annuel les prestations conclues lors de la signature de l'accord pour la vente des eaux de Barberine, notamment 50 % de rabais pour l'éclairage électrique pour les particuliers et la gratuité de l'éclairage public. Soutenu par le Conseil communal, le projet est balayé par l'Assemblée primaire par 75 voix contre 15 (Finhaut - les électeurs récalcitrants, 1932). Les opposants dénonçaient « *un véritable marché de dupes* » (id.), uniquement à l'avantage des CFF. Et en 1938, le Conseil communal demande à l'Assemblée primaire la permission de faire un emprunt de Fr. 150'000.-. Cette demande sera refusée. Notons que les électeurs ne se sont pas sentis très concernés par cet objet car sur les 156 électeurs inscrits sur les listes de la commune, seuls 47, soit le tiers, étaient présents (Commune de Finhaut, 1938).

Pour le **personnel**, nous nous intéressons tout d'abord à la question de savoir qui sont les acteurs politiques principaux. Casimir Vouilloz, président de la commune de 1899 à 1916, est le buraliste de la poste de Finhaut. Il exerce également la fonction d'officier d'état civil (Finhaut - Casimir Vouilloz, 1940). Entre 1912 et 1928, le Conseil compte chaque fois deux hôteliers et entre 1916 et 1940, la commune est successivement présidée par des hôteliers. Hormis ceux-là, les professions sont plutôt diversifiées. Par exemple, Ernest Lugon, conseiller dès 1936 possède un restaurant à Emosson, Emile Décaillet, le premier homme de gauche à être élu comme conseiller communal en 1928 est propriétaire d'une importante scierie et d'un magasin à Châtelard (Chronique de Martigny, 1941). Alfred Lugon-Moulin, vice-président de la commune entre 1916 et 1924 est cordonnier tandis que Max Gay-Crosier, vice-président de la commune durant la législature 1924-1928, est notaire. Henri Goumand, conseiller socialiste entre 1932 et 1944, est agriculteur et travaille également pour la Compagnie du Martigny-Châtelard (Barmaz, 1963b). Concernant les ressources humaines des autres organisations, nous avons mentionné que la Société de développement de Finhaut était composée des hôteliers et des commerçants. Le Conseil d'administration du Martigny-Châtelard, quant à lui est formé, à sa création

en 1906, de banquiers genevois, vaudois et bernois. Un seul membre est valaisan, le conseiller national Camille Défayes. Il s'agit donc en grande majorité d'acteurs externes venant du monde de la finance. En établissant quelques pointages des membres du Conseil d'administration à différents moments, on peut constater que l'aspect politique joue un rôle primordial, plusieurs conseillers nationaux figurant parmi les administrateurs. Parmi eux, citons, outre Camille Défayes, Alexandre Emery, hôtelier de Montreux qui entre dans le Conseil d'administration en 1907 (Pacini, 2006), Jean de Muralt, directeur de la Banque de Montreux et Maurice Troillet, également conseiller d'Etat valaisan. De manière générale, une petite minorité des membres vient du Valais, par exemple seulement deux (Camille Défayes et Maurice Troillet) sur les huit en 1930 (Compagnie Martigny-Châtelard, 1930).

Le moyen d'action **droit** va être activé plusieurs fois par les électeurs de Finhaut pour demander, lors des élections communales, que celles-ci se déroulent selon le système proportionnel et non selon le système majoritaire. Cette option est prévue par l'Art. 62 de la loi cantonale du 23 mai 1908 sur les élections et les votations : *« dans la règle, les élections communales et bourgeoises ont lieu à la majorité absolue [...] Toutefois, si la demande en est faite 3 semaines au moins avant les élections, par un cinquième des électeurs, ces élections auront lieu au scrutin de liste, avec répartition des sièges entre les différentes listes, conformément au principe de la représentation proportionnelle »*. Par exemple, pour bénéficier de cette possibilité, 44 citoyens de Finhaut (sur les 141 électeurs) déposent au début novembre 1928 une demande afin que les élections du 4 décembre aient lieu selon le système proportionnel (Commune de Finhaut, 1928).

Concernant le moyen d'action **information**, comme pour la période précédent, nous avons pu relever que la commune fait souvent appel au préfet ou au Canton pour demander des informations ou des renseignements sur certaines situations qui semblent la dépasser. Par exemple, en 1922, *« le conseiller Gay des Combes Victorien est délégué pour se rendre à Sion auprès du Chef du Département des Finances pour demander des instructions au sujet de la perception de l'impôt des ouvriers de la Barberine »* (Commune de Finhaut, 1922, séance du 15 mai). Du point de vue de la capacité d'innovation dans le domaine du tourisme, Finhaut semble à nouveau en retard par rapport à sa voisine Salvan. La Société de Développement de Finhaut voit le jour en 1904, soit une année après celle de Salvan, tandis que le Ski-Club de Finhaut est créé en 1925, huit ans après celui de Salvan. Au niveau individuel, on constate une adaptation des hôteliers et commerçants au nouveau contexte d'après-guerre. En 1934, Alphonse Lonfat, propriétaire du Grand Hôtel, rénove son établissement en y installant notamment l'eau courante ainsi que le chauffage central (Finhaut – une initiative heureuse, 1934). Or cet hôtelier est, rappelons-le, le président de la commune et, comme nous l'avons relevé plus haut, le Conseil communal entame des démarches dès 1932 pour pouvoir exploiter le chemin de fer toute l'année, démarches qui aboutiront en 1935. Alphonse Lonfat profite ainsi de sa multipositionnalité pour anticiper la circulation hivernale du train et être le premier à équiper son établissement du chauffage central (Rencontre avec Charles Lugon-Moulin, Finhaut, 2000). Il dispose d'un avantage sur ses concurrents afin d'accueillir les premiers touristes qui arriveront pour l'hiver. On constate de même une adaptation à une nouvelle clientèle formée par les ouvriers du barrage. Par exemple, Henri Lonfat, exploitant de l'Hôtel des Perrons II, demande en 1921 à la commune une patente pour l'exploitation d'un café à Emosson, sur le chantier du barrage de Barberine. De même, une habitante de Finhaut ouvre un magasin au barrage de Barberine, dans lequel elle vend des fournitures aux ouvriers comme des chaussettes, des sous-vêtements, des salopettes, des linges ou encore des cigarettes (Rencontre avec Charles Lugon-Moulin, Finhaut, 2000).

## TYPE DE REGIME URBAIN

Il s'agit à présent de synthétiser ces différents éléments dans le but d'identifier le type de régime urbain pour cette période entre 1910 et 1940. Du côté des acteurs, nous avons mentionné l'existence de familles d'hôteliers qui possédaient plusieurs établissements. Leur présence apparaît dorénavant de manière plus marquée. Ils appartiennent aux autorités politiques, la commune étant même présidée entre 1916 et 1940 par deux hôteliers successifs. Plusieurs hôteliers sont également députés ou députés suppléants au Grand Conseil valaisan durant cette période. Nous avons pu voir aussi la création de la Société de Développement en 1904, dont les hôteliers sont la cheville ouvrière, et celle du groupement touristique suisse du Mont-Blanc. Le tourisme figure d'ailleurs en bonne place parmi les objectifs, avec notamment le développement des sports d'hiver et la question de la circulation hivernale du Martigny-Châtelard. La fin de la période verra un soutien moindre au secteur, avec une indécision liée à l'adhésion ou non au groupement touristique suisse du Mont-Blanc ainsi qu'un refus de subsides à la Société de Développement pour la construction d'une piscine. Puis, la commune s'implique entre 1911 et 1917 dans les négociations pour la signature d'une convention pour les forces motrices de la Barberine. Notamment grâce à ce contrat et donc aux CFF, Finhaut se modernise : électricité, lampadaires et eau potable sont amenés dans la commune et financés par la régie fédérale. La question de l'accessibilité est également centrale entre 1925 et 1940. Nous pouvons également noter que la gestion du Conseil vis-à-vis de ce développement est prudente et mesurée. Tout d'abord, il garde le contrôle du foncier en mettant en location les terrains plutôt qu'en les vendant. D'autre part, les emprunts ainsi que les achats de terrain effectués par la commune le sont toujours pour une raison bien précise : réfection de l'église, correction de route ou construction d'un nouveau cimetière. Nous avons également relevé les premiers éléments de redistribution en faveur des personnes indigentes. Du côté des moyens d'action, nous avons constaté dans celui organisation que les hôteliers et le Conseil communal travaillaient dans une même optique, contrairement aux deux forages précédents. Par contre, les relations entre la commune et le Martigny-Châtelard sont plus difficiles, ce qui est notamment dû au fait que les acteurs du Conseil d'administration sont des acteurs non locaux. Le moyen d'action connaissances se trouve en position de faiblesse durant ce forage, les acteurs tant politiques que touristiques ayant des difficultés à innover.

Le régime urbain de cette période peut alors être vu comme *un régime de développement*, principalement par rapport aux deux régimes précédents qui étaient de type maintenance. Ici, nous avons pu voir que les acteurs œuvraient tant pour le tourisme que pour l'hydro-électricité, l'accessibilité ainsi que pour la modernisation de la station. Le développement reste cependant mesuré puisque les acteurs semblent craindre d'investir massivement dans un secteur et privilégient une gestion prudente et au coup par coup tant dans les emprunts que dans les achats de terrain. Concernant l'orientation du régime, il n'y a pas ici un secteur qui semble privilégié et dans lequel les forces seraient concentrées. En particulier, on ne peut pas dire qu'il s'agisse ici d'un régime de développement à orientation touristique. Si le Conseil communal et les hôteliers semblent nourrir de bonnes relations, celles avec le Martigny-Châtelard sont plus problématiques. Or, cette entreprise de transport est un maillon essentiel du tourisme à Finhaut puisqu'il s'agit du moyen d'accès le plus rapide. Le fait que la commune doive passer par un intermédiaire pour discuter des horaires ou de la période d'exploitation ne facilite pas le développement touristique. Nous avons vu aussi que des demandes de subsides étaient refusées à la Société de Développement. Par exemple, la première requête en 1938 voit le Conseil communal répondre qu'il n'estime pas celle-ci urgente et que cette affaire ne nécessite donc pas de réponse immédiate. L'adhésion au Groupement touristique suisse du Mont-Blanc ne réunit pas non plus un consensus au sein du Conseil communal. Enfin, sur la question de l'eau radioactive, le Conseil communal se contente de négocier la concession sur l'eau puis ne se

préoccupe plus de ce sujet. De même, la question de l'hydro-électricité apparaît fortement au début du forage, puis beaucoup moins ensuite, tandis que celle de l'accessibilité est absente jusqu'en 1925. La difficulté à identifier un type d'orientation dominant du régime vient certainement de la forte instabilité des acteurs politiques au sein du Conseil communal. Les élections de 1916 voient l'arrivée au Conseil de quatre nouveaux élus, tout comme celles de 1924, tandis que lors du scrutin de 1928 puis de celui de 1932, ce sont trois nouveaux conseillers qui font leur entrée au Conseil. Autrement dit, sur six élections entre 1916 et 1940, quatre ont vu le renouvellement de plus de la moitié des membres du Conseil, avec par deux fois le changement de majorité politique. De ce point de vue, le régime de cette période se rapproche d'un non régime, dont l'une des caractéristiques est justement une instabilité des acteurs (Burns & Thomas, 2006). Malgré ces fréquents changements de conseillers, notre tentative d'identifier plusieurs types de développement différents qui coïncideraient avec ces renouvellements du Conseil communal s'est heurtée à une impasse. Trois exemples nous permettent de montrer que la situation est plus compliquée que cela. Les négociations pour la concession du barrage de Barberine débutent en 1913 pour se conclure en 1917. Or, le renversement de la majorité lors des élections 1916 durant lesquelles quatre nouveaux conseillers arrivent dans un Conseil désormais à 100 % radical, ne change rien à la stratégie adoptée ainsi qu'aux termes de l'accord. Sur cette question de l'hydro-électricité, il y a donc une continuité de la politique adoptée malgré le changement du Conseil. Ensuite, nous avons constaté dès 1925, une forte implication des acteurs pour améliorer l'accessibilité du lieu. Comme nous le verrons bien dans la section 5.3.2, cette problématique reste prioritaire pour les acteurs jusqu'en 1940 malgré le renouvellement quasi-complet du Conseil en 1928 puis en 1932. Le dernier exemple concerne le tourisme. Nous avons noté que les acteurs communaux s'investissaient dans le développement du tourisme hivernal dans les années 1932 à 1935, notamment avec des subsides au ski-club ainsi que les négociations pour la circulation hivernale du Martigny-Châtelard. Puis, en 1938, le Conseil communal s'implique moins dans le tourisme, avec un refus de subsides à la Société de développement pour la construction d'une piscine puis l'adhésion au groupement touristique suisse du Mont-Blanc qui est retirée puis acceptée provisoirement. Pourtant, les élections de 1936 voient l'arrivée de seulement un nouveau conseiller pour quatre anciens, dont le président de la commune et hôtelier Alphonse Lonfat. Ce moindre soutien au tourisme ne s'explique donc pas par un changement des acteurs politiques. En conclusion, nous proposons de qualifier ce régime de régime de développement, car, malgré une instabilité des acteurs politiques, ceux-ci ont tout de même des projets de développement dans lesquels ils s'impliquent. Et au vu de la pluralité de ces projets (hydro-électricité, tourisme, accessibilité, modernisation), nous le nommons *régime de développement diversifié*.

## 5.3 Capital Ressourciel

### 5.3.1 Le barrage de Barberine

Le conflit ressourciel auquel nous allons nous intéresser ici concerne une rivalité entre les usages de trois ressources différentes. La première est la ressource eau et son usage hydro-électrique. Dès la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, le développement rapide de l'industrie électrique imposa la construction de grandes usines au bord des rivières ou des fleuves pour l'utilisation des forces motrices (Luginbühl, 1924). L'inconvénient de ces installations était que si les débits étaient importants en été, avec la fonte des neiges et des glaciers, il se réduisait à un mince filet d'eau durant l'hiver. Or, c'est à ce moment-là que la consommation d'électricité était la plus forte. Jaillit alors l'idée d'utiliser des lacs alpestres pour en faire des réservoirs ou bassins d'accumulation, d'où l'on pourrait faire partir une conduite assurant un débit constant. La vallée du Trient, dont les cuvettes sont idéalement situées aux pieds de glaciers et de montagnes souvent enneigées, apparut vite comme un endroit propice à l'implantation de ces barrages



(Coquoz, 1992). C'est le cas, en particulier, de l'alpage de Barberine. Cependant, ce lieu fait l'objet à cette époque, d'autres usages. Il constitue tout d'abord un paysage naturel utilisé comme espace de détente et de loisirs par les alpinistes : « *Barberine, incomparable centre d'excursions, a ses fervents qui lui reviennent toujours et qui ne se lassent pas d'admirer ce paysage pittoresque* » (Un nouveau site défiguré, 1913). D'ailleurs, la cabane du Club Alpin Suisse, située justement sur le plateau de Barberine, est agrandie en 1911 à cause de l'augmentation du nombre de clubistes dans la région (La cabane de Barberine, 1910). Or, la construction du barrage aboutira à l'inondation du vallon et la cabane sera noyée par l'accumulation d'eau, sans compter les craintes de voir le site « *défiguré* » et « *sacrifié* » (Un nouveau site défiguré, 1913). Enfin, les concessionnaires sollicitent également l'achat du plateau d'Emosson. Mais ce lieu représente également une ressource sol utilisée comme pâturage par les habitants, dont la grande majorité sont agriculteurs. Un citoyen de Finhaut se plaint ainsi qu'en cas de vente des terrains, « *notre alpage subirait une dépréciation énorme, au point de ne pouvoir plus recevoir de troupeaux* » (Finhaut, 1913). Si ces trois usages des ressources eau, paysage et sol entrent en conflit, notons que la rivalité principale qui va nous intéresser concerne le même usage d'hydro-électricité de l'eau, puisque plusieurs sociétés vont demander la même concession.

#### ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

Les droits de propriété que nous avons à traiter ici concernent donc les trois ressources qui entrent en conflit. Pour le sol, le terrain de Barberine concerné par la rivalité appartient aux communes de Salvan et de Vernayaz en propriété indivise (Un nouveau site défiguré, 1913). En effet, les deux entités n'en formaient qu'une jusqu'en 1912, année de leur séparation. Elles possèdent ainsi en commun les possessions de l'ancienne commune. Le Code civil suisse entré en vigueur en 1912 assure la garantie de la propriété dans les limites de la loi : « *le propriétaire d'une chose a le droit d'en disposer librement, dans les limites de la loi* » (Art. 380). Dans le cas du paysage, la question du système régulateur des droits de propriété pose le problème de sa propriété. Pour le Code Civil suisse, il n'existe pas de droits de propriété sur le paysage (Bisang, Nahrath, & Thorens, 2000). En effet, le paysage ne constitue pas un objet, au sens du droit, car il n'est pas matériellement saisissable ou maîtrisable. Il ne peut alors y avoir de relations de propriété entre le paysage et un individu ou organe public. De plus, l'article 664 du Code Civil suisse (« *Les choses sans maître et les biens du domaine public sont soumis à la haute police de l'Etat sur le territoire duquel ils se trouvent* ») ne peut pas non plus être appliqué car une chose est identifiée comme un objet matériel et clairement délimité, ce qui n'est pas le cas du paysage. Cette absence de droits de propriété formels a comme conséquence qu'il n'existe pas, au sens strictement juridique, de droits d'usages ou de disposition susceptibles de s'appliquer de manière directe et exclusive au paysage (Bisang, Nahrath, & Thorens, 2000). Cependant, le Code Civil suisse comprend un article permettant au droit public de limiter la propriété privée pour certaines raisons, notamment la protection des sites :

##### **Article 702**

*Est réservé le droit de la Confédération, des cantons et des communes d'apporter dans l'intérêt public d'autres restrictions à la propriété foncière, notamment en ce qui concerne [...] les mesures destinées à la conservation des antiquités et des curiosités naturelles ou à la protection des sites et des sources d'eaux minérales.*

Comme le relèvent Bisang, Nahrath & Thorens (2000), cet article suit la logique énoncée dans l'article 641<sup>81</sup>, à savoir que la propriété privée peut être limitée par le droit public. Ils ajoutent, finalement, que bien que la ressource paysage ne peut avoir au sens strictement juridique du terme de propriétaires

<sup>81</sup> « *Le propriétaire d'une chose a le droit d'en disposer librement, dans les limites de la loi. Il peut la revendiquer contre quiconque la détient sans droit et repousser toute usurpation* » (Art. 641 du Code Civil suisse)

formels, le système régulateur comprend un double niveau d'attributions de compétences sur le paysage :

« A un premier niveau, les propriétaires fonciers constituent en quelque sorte les propriétaires matériels des différents éléments composants le paysage, même s'ils ne possèdent pas formellement ce dernier. Cependant, la structure de propriété qu'ils constituent collectivement peut, dans certains cas, équivaloir à une situation de propriété privée collective sur la ressource et avoir un impact sur l'usage qui en est fait probablement équivalent à un droit de propriété formel dans le cas des autres ressources. A un second niveau, l'Etat, en Suisse, principalement les cantons et les communes, constitue un second groupe d'acteurs investis d'une puissance juridique sur le paysage suffisamment importante pour que l'on puisse parler métaphoriquement de propriétaires implicites de celui-ci » (Bisang, Nahrath, & Thorens, 2000, pp. 62-63).

Ces droits de propriété implicites sur le paysage prennent alors la forme de droit/devoir de régulation des droits d'usages de la ressource. Enfin, les droits de propriété sur l'eau sont régulés par le Code civil suisse qui distingue clairement les eaux de propriété privée, telles que les sources et les eaux souterraines (Art. 667 et 704), et les eaux de propriété publique, c'est-à-dire les eaux de surface (Art. 664). Le Code civil règle également la question du droit de disposition des eaux, en conférant aux cantons la compétence d'attribuer, via l'octroi de patentes, d'autorisations et de concessions, les droits de disposition des eaux publiques (Art. 664, al. 3). Quant aux eaux privées, les droits de disposition sont, toujours selon le Code civil, en principe illimités, certaines limitations existant néanmoins en faveur des voisins (Art. 709 et 710) ou si un intérêt public prime (Art. 705 et 710) (Reynard, Mauch, & Thorens, 2000).

Considérons à présent les politiques publiques d'exploitation et de protection démontrant une incidence claire sur les ressources qui nous intéressent ici. Concernant pour commencer la ressource sol, si la période entre 1874 et 1930 voit naître les premiers débats sur les moyens de concilier croissance urbaine et industrielle et maintien d'un monde agricole fort, il n'y a encore aucune institutionnalisation d'une politique d'aménagement du territoire, que ce soit aux niveaux national ou cantonal (Nahrath, 2000). En effet, aucun programme ni aucune action politique n'émerge durant cette période. Pour la ressource paysage, le problème dans notre cas est que toute politique publique ayant une incidence spatiale est susceptible d'entraîner des conséquences sur le paysage. Elles sont donc toutes des politiques à incidence paysagère (Gerber, 2006). Nous allons cependant nous concentrer uniquement sur celles comprenant explicitement un objectif de protection ou de sauvegarde. Au niveau fédéral, la première partie du XX<sup>e</sup> siècle se caractérise par le passage d'une attitude contemplative de la nature à une volonté d'agir en sa faveur (Gerber, 2006). Deux associations sont créées dans ce but : la *Ligue suisse du patrimoine national* et la *Ligue suisse pour la protection de la nature*. Cependant, la protection de l'environnement n'est pas encore considérée comme un enjeu politique au niveau national. Jusqu'en 1962 et l'inscription dans la Constitution d'un article sur la protection de la nature et du paysage, les politiques publiques fédérales se contentent d'une protection d'objets ponctuels, par exemple la forêt en 1902<sup>82</sup> et les oiseaux<sup>83</sup> en 1904. En 1914 est proclamé un arrêté fédéral<sup>84</sup>, dans lequel la Confédération s'engage à soutenir financièrement la création en Basse-Engadine d'un Parc national. Celui-ci, « véritable reconstitution d'une nature sauvage et primitive, est

<sup>82</sup> L'article 31 de la Loi fédérale du 11 octobre 1902 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts stipule que « L'aire forestière de la Suisse ne doit pas être diminuée ».

<sup>83</sup> L'article 17 de la Loi fédérale du 24 juin 1904 sur la chasse et la protection des oiseaux place sous la protection de la Confédération certaines espèces d'oiseaux.

<sup>84</sup> Arrêté fédéral du 3 avril 1914 concernant la création d'un parc national suisse dans la Basse-Engadine

*un espace à l'intérieur duquel animaux et plantes sont soustraits à toute influence humaine* » (Gerber, 2006, p. 173). La création de ce parc a comme conséquence la mise sous protection de portions de nature et de paysage, qui implique une limitation des droits d'accès au paysage pour les différents utilisateurs, notamment les touristes, étant donné que la fréquentation du parc ne peut désormais se faire que sur les chemins balisés. Au niveau du Canton du Valais, les politiques publiques de protection de la ressource paysage sont, durant cette période qui nous intéresse, inexistantes. Il faudra attendre la Loi cantonale de 1998 sur la protection de la nature, du paysage et des sites pour voir le Canton du Valais protéger explicitement le paysage. Jusque-là, le paysage est uniquement défendu par le seul biais de quelques restrictions en matière de constructions. Or au niveau cantonal, la première loi sur les constructions<sup>85</sup> date de 1924 seulement et n'est donc pas encore en vigueur ici. Pour compenser cette faiblesse des législations fédérale et cantonale, la protection de certains sites s'effectue alors parfois par le biais des règlements d'urbanisme communaux (Gerber, 2006), mais ce n'est pas le cas à Finhaut.

Concernant les politiques publiques liées à l'eau, si jusqu'au début du XX<sup>ème</sup> siècle elles ont traité plutôt à la protection contre les inondations ainsi qu'à une première ébauche de protection contre la pollution des eaux, c'est à partir de 1908 que la question de l'exploitation de la force hydraulique est régulée au niveau fédéral (Reynard, Mauch, & Thorens, 2000). Cette année-là, la Constitution fédérale voit s'ajouter un article 24<sup>bis</sup> sur les forces hydrauliques décrétant que leur utilisation est placée sous la haute surveillance de la Confédération, mais est réglée par les autorités cantonales. Cependant, pour les sections de cours d'eau formant la frontière du pays, seule la Confédération, après avoir pris l'avis des cantons intéressés, peut accorder la concession. De plus, les redevances à payer appartiennent aux cantons ou aux ayants droits selon la législation cantonale (Conseil fédéral, 1908). Une loi fédérale<sup>86</sup> votée en 1916 reprend et développe ces principes. Au niveau du Canton du Valais, une loi<sup>87</sup> voit le jour en 1898 déjà, dans le but de régler les conditions de concessions de l'utilisation des forces motrices du domaine public. Il faut dire que c'est en 1893 que le Conseil d'Etat accorda la première concession, celle du Triftbach à M. Seiler de Brig et à la Compagnie du chemin de fer Viège-Zermatt. Dès lors, une multitude de demandes se succédèrent, ce qui décida le Grand Conseil à légiférer sur cette question (Département des travaux publics du canton du Valais, 1908). Comme l'affirme la commission chargée de l'examen de cette loi, *« il importe de fixer et le Canton et l'industrie comment et à quelles conditions le torrent qui hier encore dévastait nos champs sera maté et bridé pour devenir aujourd'hui un important facteur économique »* (Grand Conseil du canton du Valais, 1898, p. 201). L'Art. 1 de la loi note que les parties valaisannes du Rhône et du lac Léman étant propriété du Canton, leur concession est accordée par le Conseil d'Etat, tandis que les rivières, torrents et canaux étant propriété des communes, elles sont concédées par celles-ci. Les concessions accordées par les Conseils communaux sont cependant soumises à la ratification de l'Assemblée primaire et à l'homologation du Conseil d'Etat (Art. 2). La loi fixe la procédure de demande de concession ainsi que les possibilités de manœuvre une fois la concession expirée. Elle fixe aussi les taxes dues à l'Etat pour les concessions accordées par lui (entre 1 et 5 francs annuellement par cheval de force effectif utilisé (Art. 10)) mais ne dit rien sur les montants que peuvent revendiquer les communes. En 1907 une loi<sup>88</sup> est votée pour compléter la loi<sup>89</sup> sur les charges municipales sur la question du produit des

---

<sup>85</sup> Loi du 19 mai 1924 sur les constructions

<sup>86</sup> Loi du 22 décembre 1916 sur l'utilisation des forces hydrauliques

<sup>87</sup> Loi du 27 mai 1898 concernant les concessions de forces hydrauliques

<sup>88</sup> Loi du 19 novembre 1907 complétant l'art. 2 de la loi du 29 novembre 1886 sur les charges municipales, en ce qui concerne la répartition du produit des concessions de forces hydrauliques

<sup>89</sup> Loi du 29 novembre 1886, sur la répartition des charges municipales et des travaux publics dans les communes

concessions hydrauliques. En effet, cette loi sur les charges municipales prévoit que celles-ci sont divisées en deux catégories, les dépenses de première catégorie comprennent notamment les travaux d'endiguement du Rhône, des rivières et des torrents. La nouvelle loi de 1907 instaure alors que le produit des concessions, venant de ces mêmes rivières et torrents, doit ainsi être utilisé pour couvrir ces dépenses, et donc inscrits dans les produits de la première catégorie.

Au moment de synthétiser l'ensemble de ces éléments, nous pouvons relever tout d'abord que l'étendue du régime institutionnel est assez faible. Si les droits de propriété sur l'eau et le sol sont clairement définis, la ressource paysage n'en possède aucun, à quelque niveau institutionnel que ce soit. Et tant pour la ressource sol que pour le paysage, aucune politique d'exploitation ou de protection n'existe. Ce n'est pas le cas de l'eau, qui, en particulier concernant l'usage hydro-électrique, a vu au niveau du Canton du Valais en 1898 puis à celui de la Confédération en 1908 l'apparition de législations à ce sujet. La cohérence de l'ensemble des législations existantes est alors assez bonne, ceci découlant justement de la faiblesse de l'étendue. En particulier, on ne trouve pas encore ici des problèmes de coordination entre les politiques de protection du paysage et celles d'exploitation du sol et de l'eau que l'on retrouvera plus tard, étant donné que les premières sont inexistantes. Le régime institutionnel est donc ici de type simple.

#### ARRANGEMENTS DE REGULATION LOCALISES

Maintenant que le régime institutionnel a été décrit, voyons la position des différents acteurs concernés et comment les règles vont être mobilisées. En décembre 1912, le Conseil communal de Finhaut reçoit une demande de concession pour l'utilisation des forces de la Barberine et l'achat du plateau d'Emosson de la part de MM. Büchler et Jeanneret à Zurich et à Nyon (Commune de Finhaut, 1912). Si la vente de l'alpage est rejetée d'emblée à l'unanimité par l'Assemblée bourgeoise, la votation sur la vente des eaux est assortie de la condition que l'Assemblée primaire fixe elle-même le prix minimum à exiger des demandeurs pour servir de base aux négociations du Conseil communal. Alors que le 97 % des citoyens présents<sup>90</sup> acceptent la demande de concession, la fixation du montant de la concession est plus partagée : 43 habitants fixent le prix minimum à Fr. 50'000.-, 34 à Fr. 100'000.- et 3 à Fr. 25'000.- (Commune de Finhaut, 1913). Suite à cette votation, le Conseil est autorisé à ouvrir les tractations sur la base de Fr. 50'000.- au minimum. Deux autres offres parviennent entre-temps à la commune : l'une émanant de la Société d'électrochimie à Paris et l'autre des CFF. En mai 1913, le Conseil communal accorde la concession des eaux de Barberine et de l'Eau-Noire à la Société d'électrochimie de Paris au vu des offres qui lui ont été faites. Il rejette ainsi la demande des CFF, « *attendu que les conditions financières sont de beaucoup inférieures à celles présentées par la société d'électro-chimie et qu'en outre les C.F.F ont refusé de commencer les travaux dans un délai déterminé et cela contrairement à l'Art. 14 de la loi sur les forces hydrauliques* » (Commune de Finhaut, 1913, séance du 17 mai). Cet article de la loi de 1898 (cf. supra) stipule en effet que « *toute concession est éteinte de plein droit si, dans le terme de cinq ans à partir de sa promulgation, les travaux d'installation ne sont pas en voie d'exécution* ». Selon l'Art. 2 de cette même loi, comme mentionné plus haut, les concessions accordées par les Conseils communaux sont soumises à la ratification de l'Assemblée primaire ainsi qu'à l'homologation du Conseil d'Etat. Le 18 mai 1913, l'Assemblée primaire de Finhaut ratifie la décision de concession à la Société d'électrochimie de Paris par 78 % des voix (Commune de Finhaut, 1913). Les conditions de l'accord sont les suivantes : Fr. 50'000.- comme prix initial de la concession, Fr. 15'000.- pour la construction de l'église de Finhaut, une redevance annuelle de Fr. 6'000.- puis, dès les travaux achevés, de Fr. 2.- par cheval de force avec

---

<sup>90</sup> Relevons que 86 citoyens sont présents sur les 151 inscrits au registre électoral, ce qui fait un taux de présence de 57 %.

un minimum garanti de Fr. 10'000.- annuel, l'éclairage public gratuit et la fourniture de l'énergie électrique aux habitants à un prix inférieur de 50 % aux conditions d'alors (La vente de Barberine, 1913). Et le 19 mai, les communes de Salvan et Vernayaz vendent à la même Société d'électro-chimie de Paris le plateau de Barberine.

Avertie de l'imminence de la conclusion des conventions, la direction générale des CFF s'adresse début mai 1913 au Conseil d'Etat du Valais pour le prier d'intervenir en sa faveur auprès des communes et, le cas échéant, de ne pas ratifier les concessions accordées à la Société d'électro-chimie de Paris (Tribunal fédéral, 1914). Elle prie également le Département fédéral de l'Intérieur d'appuyer sa démarche. Celui-ci écrit en date du 13 mai 1913 au Conseil d'Etat valaisan pour l'informer que la Barberine et l'Eau Noire étant des cours d'eau formant la frontière du pays, la compétence d'accorder une concession pour l'utilisation des forces hydrauliques appartient seulement à la Confédération, ceci selon l'Art. 24<sup>bis</sup> de la Constitution fédérale (cf. supra). Le 9 juillet, le Conseil fédéral confirme cet état de fait au Conseil d'Etat du Valais. Ce dernier se rend alors à Finhaut et, en compagnie du Conseil communal, constate que la rivière de Barberine se trouve sur tout son parcours sur le territoire de la commune et est donc propriété exclusive de Finhaut. Le Conseil communal adresse donc une lettre au Conseil d'Etat « *pour protester contre l'ingérence du Conseil fédéral dans le domaine de son autonomie et de ses intérêts et réitérer sa demande d'homologation* » (Commune de Finhaut, 1913, séance du 5 août). Le Conseil d'Etat fait part au Conseil fédéral de son désaccord en lui répondant que, à son avis, les eaux concernées coulent entièrement sur territoire suisse. L'Art. 24<sup>bis</sup> ne peut alors pas être appliqué. Après une conférence à Berne le 11 août 1913 qui n'aboutit à aucun accord entre les parties concernées, le Conseil d'Etat valaisan et les communes de Salvan, Vernayaz et Finhaut soumettent au Tribunal fédéral ce conflit de compétences. En effet, selon l'Art. 113 de la Constitution fédérale de 1874, c'est à cette institution de trancher lorsque naît un conflit de compétences entre les autorités fédérales et celles cantonales. C'est bien de cela qu'il s'agit ici : « *le canton du Valais revendique le droit d'octroyer la concession des forces motrices de la Barberine, la Confédération soutient que c'est à elle seule que ce droit appartient. Les deux souverainetés, cantonale et fédérale, se dressent ainsi l'une en face de l'autre* » (Tribunal fédéral, 1914, p. 538). Dans son verdict, le Tribunal fédéral note que selon une convention de 1891 entre la Suisse et la France relative à la délimitation de la frontière, cette dernière remonte la rive gauche de l'Eau Noire jusqu'au confluent avec la Barberine, puis traverse ce lit et remonte ensuite la rive droite de ce torrent. Cette convention précise également que par rive gauche et rive droit, on doit entendre le sommet de la berge correspondante. Or, comme le précise le Tribunal fédéral, « *la rivière est constituée à la fois par l'eau, par le sol sur lequel elle coule et par les berges qui la contiennent* » (Tribunal fédéral, 1914). L'Eau Noire et la Barberine forment donc bien la frontière avec la France, ce qui fait que c'est au Conseil fédéral d'attribuer la concession. Suite à cette décision, le Conseil fédéral accorde le 20 juillet 1917 la concession aux CFF. Cependant, les conditions sont, pour la commune de Finhaut, extrêmement avantageuses. En plus de tous les avantages qu'elle avait obtenus de la Société d'électrochimie de Paris (cf. supra), elle obtient notamment que l'usine génératrice soit construite sur le territoire de la commune et que les CFF amènent à leurs frais l'eau à Giétroz et fournissent 50 lampes publiques destinées à l'éclairage des villages (Conseil fédéral, 1917).

Nous pouvons relever que la commune apparaît très active pour défendre ses intérêts et faire accélérer la procédure. Elle adresse de nombreuses lettres au Conseil d'Etat pour lui demander de la soutenir et reçoit les autorités cantonales et fédérales à Finhaut pour évaluer la situation. De même, elle écrit au Conseil d'Etat en avril 1914 afin qu'il insiste auprès du Tribunal fédéral pour que le conflit de compétences soit tranché le plus tôt possible (Commune de Finhaut, 1914). Une fois prononcé le verdict défavorable au canton, elle fait part à ce dernier de son regret quant à cette décision et

demande que ses intérêts soient respectés tels qu'ils l'étaient dans la convention avec la société d'électrochimie (Benedetti, 1998). Ces démarches seront payantes puisqu'elle parvient à garder les conditions acquises lors de la première convention (cf. supra). Notons encore que le *Heimatschutz* va tenter de s'opposer à l'octroi des concessions pour préserver le site. Il dénonce les mutilations et le massacre que va entraîner la construction du barrage (Un nouveau site défiguré, 1913) et « *la disparition d'un des plus beaux sites de nos Alpes* » (Le lac de Barberine, 1915). Cependant, en l'absence de législation, il ne dispose d'aucun instrument pour s'opposer aux concessions et n'obtiendra pas gain de cause. Enfin, l'attitude du Conseil fédéral apparaît intéressante lors de ce conflit. Alors que la concession est accordée à la Société d'électrochimie de Paris, il s'oppose en revendiquant cette compétence et octroie alors la concession aux CFF. Mais si les communes avaient tout de suite accordé la concession aux CFF, il paraît peu probable que le Conseil fédéral aurait lancé la procédure d'opposition. Les règles du régime ont ici été détournées de leur but premier car la raison pour laquelle l'attribution de concessions pour les cours d'eau touchant la frontière doit être attribuée au Conseil fédéral est que les négociations sur ces cours d'eau peuvent inclure les Etats étrangers limitrophes et que seul le Conseil fédéral, selon la Constitution, est chargé de traiter avec l'étranger. Or, dans ce cas, il paraît évident que l'objectif final du Conseil fédéral est l'octroi de la concession aux CFF, afin qu'ils puissent électrifier la ligne du Simplon car, étant donné que l'eau est en totalité sur sol suisse, la France n'est pas concernée par ce cours d'eau.

### 5.3.2. Concurrence sur l'accessibilité

Nous allons à présent nous intéresser à l'enjeu de l'accessibilité qui, pour une commune de montagne telle que Finhaut, apparaît fondamental. Nous avons affaire durant ce forage à une concurrence sur le sol ainsi que sur les infrastructures de transport. Dans notre premier forage entre 1860 et 1880, nous avons étudié la rivalité entre les trois routes possibles pour rejoindre Chamonix depuis Martigny. Cette rivalité est toujours d'actualité entre les deux routes principales, soit la route Martigny-Châtelard par Salvan et Finhaut et la route Martigny-Châtelard par le col de la Forclaz. En effet, la période entre-deux-guerres correspond au développement de l'utilisation de l'automobile, qui nécessite des routes plus larges que celles existantes. Or, pour des raisons financières, le Canton ne peut subventionner la réfection de la totalité des routes, en particulier des deux dont il est question ici : « *la route Martigny-Châtelard figure au programme des routes alpestres qui seront améliorées dès 1942 ; mais le Grand Conseil a spécifié que la route passerait via Forclaz ou via Finhaut. Il est exclu d'en construire deux dans cette région pour l'instant* » (Rawyl et Martigny-Chamonix, 1938). Ces deux tracés sont en concurrence non seulement l'un avec l'autre, mais également avec la ligne de chemin de la Compagnie Martigny-Châtelard passant par Salvan et Finhaut car, en vue de circuler toute l'année et non pas uniquement l'été comme c'est le cas jusque-là, elle nécessite un gros investissement dans la construction de galeries de protection anti-avalanches. Pour les autorités cantonales, il est hors de question de payer en même temps pour une route et une ligne de chemin de fer reliant Martigny-Châtelard par Salvan et Finhaut. Cette question a évidemment des implications touristiques. En effet, à cette période, le nombre d'utilisateurs de l'automobile augmente exponentiellement. L'encouragement du Conseil fédéral pour le développement des routes alpestres dans les années 1930 a pour principales raisons celles touristiques : « *en développant de façon moderne les routes alpestres, et, au besoin, en ouvrant de nouveaux passages, notre pays pourra, comme il y est prédestiné par sa position au cœur de l'Europe, devenir pour le tourisme automobile aussi une plaque tournante* » (Conseil fédéral, 1935). Le nombre de véhicules à moteur étrangers entrés en Suisse est passé de 36'380 en 1925 à 267'294 en 1934. Les touristes automobiles commencent ainsi à constituer une importante clientèle potentielle des stations touristiques, clientèle qui n'utilise pas le train. Les années 1930, avec la crise

économique mondiale, correspondent à une période de marasme du tourisme, à Finhaut comme ailleurs. Les riches Anglais qui rejoignaient la station par le chemin de fer dans les années 1910 ne sont plus là. Il s'agit donc de capter une nouvelle clientèle touristique, qui voyage désormais en automobile. Pour ce conflit, nous allons nous intéresser ici aux régulations autour de deux questions principales : celle du financement des infrastructures et celle de la concurrence entre le rail et la route.

#### ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

Les droits de propriété sur les routes sont définis par le Code civil suisse qui les décrète comme faisant partie du domaine public (Art. 664). Il stipule également que c'est la législation cantonale qui en règle l'exploitation et le commun usage. Concernant l'infrastructure ferroviaire à laquelle nous nous intéressons ici, elle est la propriété de la Compagnie Martigny-Châtelard (cf. section 4.3). L'Art. 641 du Code civil suisse instaure que « *le propriétaire d'une chose a le droit d'en disposer librement, dans les limites de la loi* ».

Concernant les politiques publiques, si la Constitution de 1874 assure à la Confédération « *la haute surveillance sur les routes et les ponts dont le maintien l'intéresse* » (Art. 37), il faut relever que « *la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons a, en principe, laissé à ces derniers pleine liberté en matières de ponts et chaussées, tant pour la construction que pour l'entretien et la police des routes* » (Conseil fédéral, 1935, p. 244). Cependant, la Constitution fédérale de 1874 accorde aux Cantons d'Uri, des Grisons, du Tessin et du Valais une indemnité annuelle pour leurs routes alpestres internationales, indemnités fixées à Fr. 80'000.- pour Uri, Fr. 200'000.- chacun pour les Grisons et le Tessin et Fr. 50'000.- pour le Valais (Art. 30). L'Art. 37 indique cependant que le versement de ces indemnités peut être refusé si les routes ne sont pas convenablement entretenues. Au nom des quatre cantons concernés par ces subsides, le gouvernement valaisan adresse en 1921 une requête exposant l'insuffisance de ces sommes vu l'augmentation du prix des matériaux et des salaires depuis la guerre et demandant une hausse des subsides de 50 % à partir de l'année 1920 (Conseil fédéral, 1925). Comme cette demande nécessite de modifier l'Art. 30 de la Constitution fédérale, l'objet est soumis à la votation du peuple et des cantons. Il est accepté en mai 1927, l'Art. 30 étant ainsi modifié pour doubler les indemnités prévues aux quatre cantons concernés. Puis, en 1926, le Conseil fédéral publie un circulaire annonçant aux gouvernements cantonaux que des subsides fédéraux pourront être alloués à l'avenir sur le crédit fédéral destiné aux améliorations foncières en faveur de la construction de routes et de chemins dans les régions montagneuses pour relier les villages de la montagne à la plaine. L'objectif n'est pas de subventionner des voies de communication importantes qui ont statut de routes cantonales mais de financer « *la création des chemins qui, tout en facilitant l'exploitation alpestre, desservent des vallées difficiles à atteindre ou relient des villages et communes de la montagne entre eux ou avec la plaine* » (Conseil fédéral, 1926, p. 2). Concernant cette question du financement, un Arrêté fédéral accorde en 1928 aux cantons une subvention pour les routes ouvertes aux automobiles (Conseil fédéral, 1927). Cet arrêté impose la benzine et le benzol pour moteurs, en plus du droit de base de Fr. 10.- par 100 kilos, d'un droit supplémentaire de Fr. 10.- par 100 kilos (Art. 2). La moitié de ce revenu annuel est rétrocédé aux cantons pour l'amélioration et l'entretien des routes publiques ouvertes aux automobiles. La part de chaque canton est calculée sur la base du rapport entre ses dépenses totales pour son réseau de routes et les dépenses totales des routes de l'ensemble des cantons (Art. 3). Puis, en 1935, une initiative populaire est déposée à Berne pour demander à la Confédération de contribuer dans une mesure plus forte à une transformation rapide de toutes les artères importantes de montagne, en mettant à sa charge les frais de construction, tandis que les cantons peuvent être tenus de verser des contributions et s'occupent de l'entretien. Cette demande d'amélioration des routes alpestres est essentiellement inspirée du désir de favoriser le tourisme, en particulier le tourisme

automobile (Conseil fédéral, 1935). Le Conseil fédéral prône le rejet de cette initiative, notamment à cause des exigences techniques et administratives que nécessiterait le développement par la Confédération des routes cantonales. Cependant, conscient du problème des routes alpestres, le Conseil fédéral propose un contre-projet. Il reconnaît, en effet, en cette période des années 1930 qui voit la clientèle touristique s'effondrer suite à la crise économique mondiale, que « *le développement du réseau routier dans les Alpes, qui sera un stimulant énergétique de la circulation et du tourisme* » (Conseil fédéral, 1935, p. 251). Il propose donc un Arrêté fédéral stipulant que la Confédération subventionne la construction de nouvelles routes pour automobiles dans la région des Alpes (Art. 1). Les routes visées sont uniquement celles dont l'amélioration ou la construction ont une importance essentielle pour le grand trafic ou pour l'encouragement du tourisme (Art. 2). L'exécution des travaux incombe aux cantons (Art. 3) et la subvention de la Confédération à ceux-ci ne peut excéder le deux tiers de la dépense prévue (Art. 4). La durée de cet arrêté est de dix ans (Art. 9) et sa mise en vigueur n'interviendra pas avant que l'initiative populaire déposée soit retirée (Art. 10). Ce retrait par les auteurs a lieu au début de l'année 1936 et l'Arrêté fédéral entre en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1936 (L'arrêté sur les routes alpestres, 1936).

Au sujet, à présent, de la régulation concernant la concurrence entre le rail et la route, le Conseil fédéral propose en 1934 un projet de loi dont le but est « *d'assurer l'activité coordonnée de nos entreprises de communications et de transports – chemins de fer, services automobiles, postes – et le partage rationnel du trafic entre elles, sur rail comme sur routes* » (Conseil fédéral, 1934). En effet, depuis la première guerre mondiale, le développement de l'automobile a totalement bouleversé le régime des transports. Les CFF et des chemins de fer privés réclament dès 1921 une limitation légale des transports de marchandises par camions automobiles. L'apport principal de la loi de 1934 est que le transport professionnel de marchandises ou d'animaux par la route au moyen de véhicules automobiles doit être au bénéfice d'une concession (Art. 1). La concession est attribuée par le Département des postes et de chemins de fer, qui fait également office d'autorité de surveillance (Art. 6). De plus, l'octroi de la concession est subordonné aux besoins du trafic et, de plus, n'est pas accordé dans le rayon d'un chemin de fer si un service de transport suffisant est institué (Art. 4). Les Art. 14 et 15 traitent de la question de la coordination entre le chemin de fer et l'automobile. Ils prévoient notamment la création d'une société coopérative groupant des représentants des chemins de fer, de la branche automobile et des expéditeurs. En particulier, l'Art. 14, alinéa 1 stipule que le Département des postes et des chemins de fer invitera les administrations de chemins de fer, les intéressés à la branche automobile et l'administration des postes à se mettre d'accord sur une coordination rationnelle des moyens de transport et un judicieux partage du trafic des marchandises et des animaux. Approuvée par les Chambres fédérales le 28 septembre 1934, cette loi voit le dépôt d'un référendum et est alors soumise à la votation de la population le 5 mai 1935. Celle-ci rejette massivement la loi par près de 68 % des voix. La principale raison évoquée pour expliquer ce rejet est la nécessité d'une réforme en profondeur des CFF, déficitaires de près de 50 millions de francs par année, cette loi étant jugée comme un palliatif insuffisamment efficace (Le rejet du rail-route, 1935). Le Conseil fédéral est alors contraint de proposer un nouveau projet sous la forme d'un Arrêté fédéral adopté par les Chambres fédérales le 30 septembre 1938. Les principales dispositions de ce texte peuvent être résumées par le fait que toutes les personnes effectuant des transports professionnels par véhicules automobiles doivent être au bénéfice d'une concession octroyée par l'Office fédéral des transports. Comme le dénoncent tant les CFF que les entreprises de chemin de fer privées, cet arrêté ne résout cependant pas du tout le problème entre le rail et la route et se borne à protéger l'industrie des transports automobiles (Conférence des chemins de fer privés, 1937; Le Conseil d'administration des CFF et la lutte entre le rail et la route, 1937). Il ne comprend, en effet, aucune mesure sur un quelconque partage du trafic ou une collaboration entre les deux modes de transport.



Au niveau cantonal valaisan, ce forage 1910-1940 voit l'introduction d'une nouvelle loi sur les routes en 1927, qui est notamment motivée par la décision du Conseil fédéral de 1926 d'octroyer des subventions pour la construction des routes et chemins devant relier les villages de la montagne à la plaine (cf. supra). Cette loi fixe la procédure d'octroi de subventions ainsi que les caractéristiques techniques concernant les routes et chemins reliant les villages de montagne à la plaine. Enfin, trois décrets de portée particulière et concernant notre problématique sont votés durant ces années-là : l'un concernant la construction de la route de Martigny à Salvan, le deuxième sur une subvention cantonale pour assurer le service d'hiver du Martigny-Châtelard et le dernier sur l'aménagement des routes touristiques. Nous ne développons pas ici le contenu de ces trois textes car nous allons le faire dans la partie sur les arrangements de régulation localisés, en présentant la manière dont ils ont été négociés par les acteurs locaux concernés.

On peut alors constater que le régime institutionnel du point de vue de la problématique de la construction des routes alpestres voit durant cette période son étendue augmenter fortement, avec la modification de la Constitution, les divers Arrêtés fédéraux ainsi que la loi cantonale sur les routes. De même, les droits de propriété tant sur la route que sur l'infrastructure ferroviaire sont clairement déterminés. La question de la concurrence et du partage modal entre le rail et la route n'est, par contre, pas du tout réglée. Suite au rejet de la loi sur le partage du trafic en 1934, le Conseil fédéral a dû proposer une loi plus générale qui se borne à l'obligation des entreprises de transport sur routes de demander une concession, comme doivent le faire les chemins de fer. Aucune piste de partage du trafic ou de collaboration entre les deux secteurs n'est esquissée. L'étendue globale du régime est donc plutôt faible. La cohérence, quant à elle, est bonne. Nous n'avons, en effet, pas relevé d'incohérence entre les différents textes législatifs. Le régime institutionnel est donc ici de type simple.

#### ARRANGEMENTS DE REGULATION LOCALISES

Il s'agit à présent de voir concrètement à l'échelle locale comment les acteurs politiques de Finhaut ont géré ce conflit. A la session parlementaire du Grand Conseil de novembre 1927 est discuté le projet de route entre Martigny et Salvan, ardemment défendu par Salvan sur la base du circulaire du Conseil fédéral de 1926 ainsi que la loi cantonale de 1927 dont le but était de relier les villages de la montagne à la plaine. Comme la route Vernayaz-Salvan est trop étroite pour les véhicules à moteur et impraticable l'hiver, une nouvelle route se justifie amplement (Grand Conseil du Canton du Valais, 1927). Le décret prévoit le partage des frais entre les communes intéressées, selon la loi sur les routes de 1927. Celle-ci stipule que les travaux ne pourront commencer tant que la répartition des frais entre les communes ne sera pas réglée, soit à l'amiable, soit, par défaut, par le Conseil d'Etat (Art. 9). Lors de la discussion de ce décret au Grand Conseil en 1927, la commune de Finhaut a adressé, par l'intermédiaire du préfet du district qui exerce comme député, ses réserves au sujet de sa part à payer: *« la commune de Finhaut estime que cette route n'est d'aucun avantage pour la commune à moins que Salvan ne s'engage à continuer jusqu'à la limite entre les deux communes. Si ce n'était pas le cas, nous nous refusons à participer aux frais de construction de Martigny-Salvan »* (Grand Conseil du Canton du Valais, 1927a, p. 224). Mais comme le regrette le préfet du district, le député de Finhaut n'est pas présent ce jour-là pour défendre les intérêts de la commune. Le préfet espère cependant que le député de Finhaut pourra être présent lors du second débat, deux jours plus tard. Or, à cette date, soit celui-ci est absent, soit il ne prend pas la parole car on n'en trouve nulle trace dans le procès-verbal de la séance (Grand Conseil du Canton du Valais, 1927b). La conséquence est que le décret est accepté avec la mention que la commune de Finhaut doit payer une partie des frais de la route. Celle-ci s'est ainsi révélée incapable de défendre ses intérêts dans ce débat. En comparaison, on relever le cas

de la petite commune de Martigny-Combe, dont le tout premier projet de décret comprenait la mention qu'elle devait également participer aux frais de la route Martigny-Salvan. Le député de la commune s'était vivement élevé contre ce fait : *« je me permets de demander quel intérêt cette route revêt pour la commune de Martigny-Combe ? A mon avis absolument aucun. Il serait donc juste et équitable d'exonérer cette commune de sa quote-part »* (Grand Conseil du Canton du Valais, 1927a, p. 223). Le décret est alors modifié en enlevant cette commune de celles devant financer la route (Grand Conseil du Canton du Valais, 1927b). Au début de l'année 1930 a lieu à Sion une conférence entre le canton et les communes concernées au sujet de cette route. Finhaut réitère son refus de participer aux frais si elle ne reçoit pas l'assurance que Salvan participera à la route Salvan-Finhaut (Benedetti, 1998). La commune de Finhaut reçoit ensuite la décision du Conseil d'Etat sur la répartition des frais pour la route Martigny-Salvan : la part de Finhaut s'élève à 15,8 % du total. Elle signifie au Département de l'Intérieur qu'elle refuse tout paiement (Commune de Finhaut, 1930). Au mois de juin 1931, le canton lui somme de payer sa part. La réponse du Conseil communal est alors cinglante : il démissionne en bloc. Le président du Conseil, Alphonse Lonfat, écrit au Conseil d'Etat pour lui signifier cette démission collective (Valais : les démissions de Finhaut, 1931). Le devis des coûts à supporter par la commune fait état d'un montant de Fr. 60'000.-, somme que le Conseil refuse de payer pour une route qui ne l'intéresse pas directement. Cependant, le Département de l'Intérieur n'accepte pas une démission collective d'un Conseil, chaque membre devant présenter séparément sa propre demande, ce que les conseillers ne feront pas (Commune de Finhaut, 1931). La commune intente un procès contre la décision du Conseil d'Etat au sujet de la répartition des frais de la route mais celui-ci se conclut en sa défaveur en juin 1933. Sommée de payer faute de quoi un administrateur des finances de la commune sera nommé (Benedetti, 1998), la commune accepte en mars 1934 de verser sa quote-part à la construction de la route. Ce revirement est certainement aussi lié au fait qu'elle conclut au même moment un accord avec la commune de Salvan sur la correction de la route Salvan-Trétien-Finhaut-Châtelard (Commune de Finhaut, 1934). Malgré les nombreuses démarches de la commune, ces six ans de procédure au sujet de cette route se sont ainsi conclus en défaveur de Finhaut, même si elle a pu négocier un accord avec Salvan concernant la correction de la route entre les deux communes.

Au sujet de la concurrence entre le rail et la route, l'Assemblée primaire de Finhaut réunie en 1931 rejette tout projet de route entre Salvan et Finhaut, remis à des temps meilleurs, mais vote *« avec enthousiasme et à l'unanimité »* (Finhaut - la route de la vallée, 1931) la continuation des pourparlers pour l'exploitation annuelle de la ligne du Martigny-Châtelard. On souligne ainsi la préférence donnée au système de locomotion le plus sûr et le meilleur marché. En janvier 1934, la commune reçoit une lettre de la Compagnie Martigny-Châtelard accordant une réduction de 50 % aux touristes de Finhaut, à la condition que le Conseil communal s'engage à ne pas construire la route Finhaut-Châtelard, engagement que refuse de prendre le Conseil (Commune de Finhaut, 1934). Puis, un décret assurant l'octroi d'une subvention cantonale pour les travaux nécessaires à assurer le service d'hiver du Martigny-Châtelard est voté en juin 1935. Ce subside est vu comme une manière d'éviter au canton des frais de construction d'une route coûteuse, puisque, selon la loi sur les routes de 1927, les communes de Finhaut et de Trient sont en droit d'exiger de l'Etat qu'elles soient reliées à la plaine par une route carrossable. Or, l'octroi de la subvention cantonale est notamment subordonnée à la condition suivante : *« renonciation de la part des communes intéressées, pour 20 ans au moins, à toute demande de subside cantonal sur le crédit pour routes agricoles de montagne en faveur d'un projet de route de Salvan à Finhaut ou de Finhaut à Châtelard »* (Art. 5 du décret). Par ce décret, le canton signifie à son refus de financer à la fois une infrastructure de chemin de fer et une infrastructure routière. Cependant, comme nous venons de le mentionner avec le vote de l'Assemblée primaire, la commune de Finhaut soutient elle aussi la préférence donnée au rail plutôt qu'à la route. D'ailleurs,

lors de la discussion sur ce décret en 1935, Casimir Vouilloz, député de Finhaut et ancien président de la commune, prend la parole pour soutenir le texte (Grand Conseil, 1935).

En 1938, un nouveau décret cantonal déclare d'utilité publique les travaux de correction et de construction des routes alpestres et des routes communales touristiques (Art. 1). La route Martigny-Châtelard, « *par la Forclaz ou par Salvan-Finhaut* » (Art. 2) est considérée comme route cantonale de grand transit. Ainsi, la question du tracé est provisoirement évacuée. Inquiet des conséquences d'une correction de route du tronçon par la Forclaz sur la fréquentation du chemin de fer, le Conseil communal de Finhaut écrit à la Compagnie du Martigny-Châtelard pour lui demander sa position à ce sujet, en particulier sur les répercussions sur son activité. La Compagnie lui répond que cette réfection ne l'empêchera pas de continuer son exploitation. Le Conseil décide alors de faire les démarches nécessaires pour une étude de route Finhaut-Châtelard, c'est-à-dire pour relier Finhaut à la route internationale de la Forclaz (Commune de Finhaut, 1938). Maintenant que le train circule entre la plaine et Finhaut toute l'année et que son exploitation est assurée, le Conseil décide de se consacrer au problème de la route, bien qu'il sache que selon le décret de 1935, il ne pourra pas recevoir de subside cantonal pour ce tronçon. On peut aussi voir de la part de la commune une volonté de garder de bonnes relations avec son partenaire économique qu'est le Martigny-Châtelard, puisque ce n'est qu'une fois que celui-ci lui a assuré que la réfection de la Forclaz n'aurait pas de grandes répercussions sur son activité que la commune décide de se raccorder à la route. Ce projet de route Finhaut-Châtelard sera cependant rejeté à 70 % des voix par l'Assemblée primaire de Finhaut (Commune de Finhaut, 1939). Les raisons n'en sont pas mentionnées mais on peut avancer qu'elles sont notamment financières, puisque la commune devra assumer l'entier des dépenses. De plus, comme le train assure le service toute l'année, la route n'est pas vue comme absolument nécessaire. Ce refus montre alors bien que la population ne réfléchit pas en termes de développement touristique. Comme nous l'avons mentionné en introduction de cette partie, les étrangers voyageant en automobile constituent une nouvelle clientèle touristique. En refusant de construire une route carrossable au profit du chemin de fer, Finhaut se prive de ce nouveau type de touristes. Il faut noter que la route de la Forclaz est depuis plusieurs années ouverte aux automobiles puisque le Conseil d'Etat a réglementé la circulation automobile sur cette route en 1925 déjà (Circuit automobile, 1925). Cette route nécessite cependant des améliorations, notamment l'élargissement de certains passages et la création de places de croisement, travaux qui ne se feront pas avant les années 1940 (La route de la Forclaz, 1938).

## 5.4 Articulation des deux capitaux au sein du Régime Politique local

Il s'agit ici de faire des liens entre le Capital Gouvernance et celui Ressourciel, ceux-ci pouvant être synthétisés de la manière suivante :

**Période 1910-1940**  
**Point d'inflexion 1930**

**Capital Gouvernance**

Acteurs	Société de développement Hôteliers Cie du Martigny-Châtelard CFF Instabilité acteurs politiques
Objectifs des acteurs politiques	Négociations barrage Barberine Accessibilité Tourisme Modernisation
Moyens d'action	Acteurs peu dotés
<b>Type de régime</b>	<b>Régime de développement diversifié</b>

**Capital Ressourciel**

	<b>Barrage de Barberine</b>	<b>Concurrence sur l'accessibilité</b>
RIR	Etendue faible Cohérence forte → Régime simple	Etendue faible Cohérence forte → Régime simple
ARL	Finhaut active pour défendre ses intérêts Décision sur la concession prise par le Conseil Fédéral	Finhaut obligée de payer pour la route Martigny-Salvan Assemblée primaire donne préférence au train plutôt qu'à une route Salvan- Finhaut

**Figure 11 : Tableaux récapitulant les éléments principaux du Capital Gouvernance et du Capital Ressourciel entre 1990 et 2010**

Concernant le conflit de Barberine, nous avons relevé que le Conseil communal se montrait très actif pour défendre ses intérêts. Il tient vraiment à faire aboutir le contrat. Les acteurs politiques sont donc bien plutôt dans une optique de développement que de maintenance comme précédemment. Dans les débats sur cette concession, l'aspect touristique n'est jamais mentionné par les acteurs locaux. En particulier, on ne s'inquiète pas de savoir si la construction du barrage aura des incidences négatives sur l'activité touristique. La préoccupation porte uniquement sur les avantages, tant financiers qu'en nature (fourniture d'électricité à prix réduit, lampadaires), qui peuvent être tirés du contrat. Nous avons mentionné dans le Capital Gouvernance que les acteurs politiques montraient une volonté de garder le contrôle du foncier. Le refus de l'Assemblée primaire de vendre l'alpage d'Emosson pour l'exploitation hydro-électrique s'inscrit dans cette optique. Le moyen d'action information avait été décrit comme faiblement présent car les acteurs politiques s'adressaient souvent aux instances supérieures pour requérir des instructions ou des renseignements. Or, dans l'affaire de Barberine, les acteurs locaux montrent une certaine connaissance des différentes lois concernées. Par exemple, ils refusent l'offre des CFF en citant que leur offre est contraire à l'Art. 14 de la loi sur les forces hydrauliques en ne donnant pas la date de début des travaux. Et ils semblent parfaitement au courant des lois en vigueur sur l'octroi de concessions car ils protestent auprès du Conseil d'Etat sur l'ingérence du Conseil fédéral dans le domaine de leur autonomie. Les moyens d'action information ainsi que droit ont été ainsi parfaitement mobilisés par les acteurs politiques. Il semble alors y avoir un effort du Conseil communal, vu les intérêts en jeu, pour se renseigner sur ses droits.

Puis, nous avons remarqué dans l'analyse du Capital Gouvernance que la multipositionnalité était plus présente durant ce forage, notamment avec les acteurs locaux qui exercent la fonction de député au Grand Conseil valaisan. Pourtant, lors de la discussion du décret sur la route entre Martigny et Salvan qui institue Finhaut comme l'une des communes devant payer cette route, le député de Finhaut

est absent lors des débats. Le résultat est que personne ne défend les intérêts de la commune. Ainsi, comme nous l'avons relevé au forage précédent, la multipositionnalité des acteurs ne permet pas à Finhaut d'en tirer parti car elle n'est pas utilisée par les acteurs concernés. Cette mauvaise gestion de la multipositionnalité va coûter chère à la commune : six ans de procédure et finalement le paiement de Fr. 60'000.-. Pour la circulation d'hiver du Martigny-Châtelard, le député de Finhaut défend cette fois le projet au Grand Conseil. On peut cependant se poser la question de savoir dans quelle mesure la commune est réellement gagnante d'un tel projet puisqu'il signifie l'interdiction pour elle de demander des subsides cantonaux pour une route Finhaut-Châtelard ou Salvan-Finhaut durant 20 ans. Le soutien de cette mesure ainsi que le refus de l'Assemblée primaire d'étudier une route entre Finhaut et Châtelard montrent, comme nous venons de le mentionner, que la réflexion ne se fait pas en termes touristiques, étant donné le développement que connaît à cette période le tourisme automobile. Cela peut aussi dévoiler un manque de connaissances vis-à-vis de la manière dont le tourisme fonctionne désormais : la clientèle, majoritairement anglaise, qui gagnait la station par le train dans les années 1910 a disparu avec la première guerre mondiale et la crise des années 1930.

### **5.5 Effets du Régime Politique local sur la trajectoire**

Il reste, pour ce forage, à voir dans quelle mesure les éléments de la trajectoire peuvent être liés au Régime Politique local. En ce qui concerne le développement du secteur hydro-électrique avec la concession accordée aux CFF pour les forces motrices de Barberine, nous avons pu voir que les acteurs politiques locaux se montraient très actifs pour faire aboutir les démarches. Il convient cependant de remarquer que l'initiative ne vient pas d'eux. Autrement dit, ce ne sont pas eux qui ont eu l'idée de construire un barrage à Barberine mais ont simplement reçu plusieurs offres concurrentes qui leur ont permis de négocier des conditions avantageuses. Comme nous l'avons vu, les décisions au sujet de cette concession se sont largement jouées à une échelle supra-locale, celle cantonale et surtout fédérale. La position de la commune n'a pas eu beaucoup de poids puisque le Tribunal fédéral a conclu le litige en sa défaveur. Le Conseil communal a cependant pu négocier d'importants avantages dans la concession, qui ont notamment permis de moderniser la commune via les aménagements qu'ont financés les CFF.

Du côté du tourisme, cette période de la trajectoire se caractérise notamment par le début des cures radioactives et de celui des sports d'hiver. Pour les premières, l'innovation de ce côté-là vient à nouveau d'un acteur externe, en l'occurrence le Prof. Maillard de Lausanne, qui analyse l'eau et suggère de la mettre en bouteille. Cette innovation est alors reprise par les acteurs locaux, le Conseil communal accordant à l'entreprise de Finhaut E. et O. Lugon la concession pour l'utilisation de l'eau radioactive. Les acteurs politiques ne se préoccupent ensuite quasiment plus de cette question. Comme nous l'avons mentionné, le tourisme ne constitue qu'un objectif parmi d'autres au sein du régime de développement diversifié que nous avons identifié. Une exception peut être vue dans le cas de l'amorce du développement des sports d'hiver, que soutenaient les acteurs politiques par différentes subventions au Ski-Club de Finhaut. De même, le Conseil communal s'est illustré par plusieurs démarches permettant d'assurer l'exploitation hivernale du chemin de fer Martigny-Châtelard de même qu'un soutien financier. Le député de Finhaut, Casimir Vouilloz, a également défendu au Grand Conseil le décret concernant l'octroi d'un subside cantonal pour cette circulation hivernale.

## 6. Forage 4 (1940 -1955)

### 6.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels

Ce quatrième forage début avec la deuxième guerre mondiale. Durant et après celle-ci, Finhaut, comme d'autres stations touristiques suisses, accueille des internés dans ses hôtels. A l'issue de la guerre, on assiste à la reconversion de certains hôtels, soit en colonies de vacances, soit en maison de repos ou encore en préventorium. Mais malgré la fermeture de plusieurs hôtels, les arrivées sont en augmentation et passent de 1094 en 1945 à 1821 en 1955 (Office fédéral de la statistique, 2012). Cette croissance est majoritairement dopée par la clientèle étrangère : les arrivées hôtelières représentaient 1 % seulement des arrivées totales en 1945 et près de 48 % en 1955 (Office fédéral de la statistique, 2012). Les nationalités les plus présentes sont (l'ordre change selon les années) : la France, la Grande-Bretagne/Irlande, la Belgique/Luxembourg, la Suisse et les Pays-Bas, qui forment ensemble environ 95 % des nuitées hôtelières. Enfin, le secteur hydro-électrique est redynamisé avec, en 1955, la fin des travaux du barrage du Vieux-Emosson, qui est le deuxième barrage construit sur la commune de Finhaut après celui de Barberine (Sauthier, Guex, & Roy, 2012).

Au niveau de la politique suisse du tourisme, en 1939, un Arrêté fédéral transforme l'Office national suisse du tourisme en Office central suisse du tourisme, afin de centraliser l'organisation de la "propagande touristique". En effet, les CFF avaient refusé de renoncer à leur propre service de publicité lors de la création de l'Office national suisse du tourisme en 1917 et le tourisme suisse se trouvait donc avec deux organisations parallèles en matière de propagande. La nouvelle organisation a alors pour but de regrouper les forces (Conseil Fédéral, 1939b). Durant la deuxième guerre mondiale, le Conseil Fédéral et le Saint-Siège prennent une initiative concernant l'internement de prisonniers malades ou blessés des Etats belligérants. Cette mesure consiste « à héberger les prisonniers dans les hôtels les plus touchés par la crise. Les hôteliers sont d'abord séduits par cette initiative, mais finissent par être déçus : leurs établissements ne sont pas remplis par les internés et ils n'ont la permission de recevoir aucun touriste. En outre, les tarifs versés s'avèrent insuffisants » (Perriard-Volorio, 1991, p. 145). Toujours durant la deuxième guerre mondiale, la Loi de 1924 restreignant la construction d'hôtels est prolongée<sup>91</sup>, soumettant toute modification de l'offre à la clause du besoin et donc à une autorisation des autorités. Même si elle est contraire aux principes libéraux de la Constitution, cette mesure peut être prise en raison des pouvoirs exceptionnels conférés au Conseil fédéral en temps de guerre (Humair, 2011b). Prolongée encore une fois en 1955 pour une période de 10 ans, cette loi sera en partie démantelée par un Arrêté<sup>92</sup> en 1960 qui abroge les mesures juridiques prévues tout en conservant les mesures économiques. L'argument principal de cette abrogation est qu'en prévoyant des sursis pour le remboursement des créances de la part des hôteliers, ceux-ci ont beaucoup de peine à obtenir des capitaux, les créanciers préférant prêter à des entreprises dont ils sont sûrs d'être remboursés à courte ou moyenne échéance. Le retour au droit ordinaire « constitue la condition primordiale d'un nouvel accès de l'hôtellerie au marché des capitaux » (Conseil Fédéral, 1960).

<sup>91</sup> Loi fédérale du 28 septembre 1944 instituant des mesures juridiques en faveur de l'industrie hôtelière et de la broderie, RO 1944

<sup>92</sup> Arrêté fédéral du 6 décembre 1960 abrogeant partiellement la loi qui institue des mesures juridiques et financières en faveur de l'hôtellerie

Au niveau cantonal, nous avons vu, en introduction du forage précédent, la création de l'Union Valaisanne du Tourisme en 1937. Durant sa première décennie d'activité, qui coïncide avec la déclaration de guerre puis la reprise des relations internationales, sa sphère d'activité se limite à la Suisse (Erné, 1987). La toute jeune association participe à diverses actions organisées par l'Office National Suisse du Tourisme, telles que *Tous les Suisses à ski !* ou *Va, découvre ton pays !*, à l'Exposition Nationale de Zurich en 1939 ou encore à plusieurs manifestations comme le Comptoir de Lausanne et la Foire d'échantillons de Bâle. En 1948, l'Union Valaisanne du Tourisme, en collaboration avec la Compagnie du Martigny-Châtelard et la Société des autocars Vouillamoz, ouvre un bureau d'informations et de tourisme à Chamonix dans le but d'attirer en Valais, pour des excursions ou des séjours une partie du flux touristique de cette importante station. Le succès est rapide : si 15'000 voyageurs franchissent en train la frontière en 1947, ils sont 38'000 en 1948, dont 80 % étaient en possession d'un titre de transport émis en France. Malgré ces résultats prometteurs, le contrat ne fut plus renouvelé en raison de divergences en matière de politique régionale (Erné, 1987). En 1947, un nouveau décret<sup>93</sup> fut voté au Grand Conseil pour modifier celui de 1937 et l'adapter au contexte de l'après-guerre. Plusieurs nouvelles dispositions sont à relever. Tout d'abord, alors que la subvention du canton se montait à 10 % de la taxe dans le texte de 1937, le décret de 1947 instaure une participation de l'Etat inversement proportionnel au montant annuel des taxes (Art. 3). Autrement dit, il s'agit d'une politique de subvention tenant compte de la conjoncture : lorsque le produit de la taxe diminue, la subvention du canton augmente, permettant, dans les moments difficiles, d'accentuer la publicité (Erné, 1987). La modification la plus importante est l'instauration, en plus de la taxe de séjour, d'une taxe de tourisme payée également par les cafetiers et restaurateurs (Art. 4). Enfin, si les propriétaires de chalets qui les occupent eux-mêmes étaient exemptés de la taxe de séjour dans la loi de 1937, ils sont désormais assujettis au même titre que n'importe quelle personne de passage ou en séjour en Valais.

## 6.2 Capital Gouvernance

### CONFIGURATION DES ACTEURS

Si l'on s'intéresse tout d'abord aux **autorités politiques de Finhaut**, il convient de relever que lors des élections communales de 1940, la répartition des sièges reste conforme à celle en cours depuis 1928, soit trois conservateurs, un radical et un socialiste. Il faut dire que c'est une liste d'entente fermée qui est présentée par les trois partis. Les conseillers sont élus avec un pourcentage de voix allant de 85 % à 97 % des voix (Commune de Finhaut, 1940). Aux élections de 1945 (celles de 1944 ayant été repoussée sans doute à cause de la guerre), la votation au système proportionnel est demandée. Elle sera fatale au groupe socialiste puisqu'il n'atteint pas le quorum. Le Conseil communal compte alors quatre conservateurs et un radical (Commune de Finhaut, 1945). En 1948, l'élection se fait à nouveau selon le système majoritaire et voit quatre conservateurs élus au premier tour, tandis qu'un radical l'est au second (Commune de Finhaut, 1948). Quatre autres candidats se sont présentés et ont obtenu des voix. Un recours est déposé auprès du Conseil d'Etat contre cette élection car des fraudes électorales sont dénoncées. Le Conseil d'Etat accepte ce recours et annule en partie le scrutin, c'est-à-dire pour les trois candidats les moins bien élus (Finhaut - les élections communales, 1949). Cependant, comme il le souligne, « *il s'agit moins de mauvaise volonté que de négligence* » (Conseil d'Etat, 1949, p. 39). Le Conseil d'Etat dénonce ainsi le fait que des communes n'observent pas convenablement la loi électorale. Une nouvelle élection a lieu en mars 1949 mais voit

---

<sup>93</sup> Décret du 12 novembre 1947 concernant l'organisation touristique du canton et la perception des taxes de séjour et de tourisme

les mêmes élus que lors de celle de 1948 (Commune de Finhaut, 1949). Enfin, aux élections de 1952, pour lesquelles une liste d'entente entre les conservateurs et les radicaux a été élaborée, la répartition des sièges est conservée par rapport à celle de 1948 (Commune de Finhaut, 1952). Notons que le parti socialiste présentait un candidat mais celui-ci n'a pas été élu. Concernant le président de la commune, c'est Lubin Lonfat, conservateur, qui exerce cette tâche entre 1940 et 1952, alors qu'il œuvrait comme vice-président entre 1932 et 1940. Son élection à la fonction de président est à chaque fois plébiscitée par la population : 108 voix sur 111 en 1940, 105 voix sur 106 en 1945 et 97 voix sur 102 en 1949. L'élection de 1952 voit le retour au sein du Conseil communal et à la présidence de la commune d'Alphonse Lonfat, hôtelier, qui avait exercé cette tâche entre 1928 et 1940 (cf. section 5.2). Le tableau ci-dessous résume l'évolution des rapports de force entre 1940 et 1952 :

<b>Finhaut</b>	<b>Conservateurs</b>	<b>Radicaux</b>	<b>Socialistes</b>
1940	3	1	1
1945	4	1	
1948	4	1	
1952	4	1	

**Tableau 4 : Evolution des rapports de force entre les partis à Finhaut entre 1940 et 1952**

Durant ce forage, les **hôteliars** voient leur nombre diminuer puisque le nombre d'établissements recensés passe de 16 en 1940 à 11 en 1955 (Office fédéral de la statistique, 2012). Certains hôtels deviennent des colonies de vacances, un devient un préventorium, un autre une maison de repos et un troisième un logement et un cabinet pour le médecin. Nous pouvons noter que les pionniers de l'hôtellerie ont vieilli et que la reprise par la jeune génération n'est de loin pas automatique<sup>94</sup>. Citons par exemple le cas de l'Hôtel Eden, construit en 1911 par Alesti Lugon-Moulin puis repris par sa veuve à la mort de celui-ci en 1925 qui l'exploitera jusqu'en 1940 avant de le vendre à la commune de Vernayaz pour y loger des colonies de vacances (Perriard-Volorio, 1991). De même, l'Hôtel Bristol est exploité par Eugène Lonfat avant d'être tenu par sa veuve jusqu'en 1945, puis d'être acheté par la Ligne antituberculeuse du district de Martigny pour y installer un préventorium. Relevons également que c'est à la hoirie Claivoz, c'est-à-dire aux héritiers, que la commune rachète la pension Claivoz en 1949 pour y loger le médecin et son cabinet.

**La Compagnie Martigny-Châtelard** est, durant ce forage, confrontée à la seconde guerre mondiale, qui interrompt tout trafic touristique dans la vallée. Cependant, les transports pour le compte de l'armée, étant donné que la vallée du Trient est une importante position militaire en raison de la proximité avec la France occupée, permettent à la Compagnie de maintenir son activité (Site internet sur le Martigny-Châtelard). On constate que le directeur M. Cyrille Sauthier est très actif dans ses initiatives pour relancer le tourisme dans la vallée, et donc la fréquentation de son entreprise. Il co-organise en 1940 une journée dans la vallée du Trient pour les journalistes suisses alémaniques (Une bonne journée de propagande en faveur de l'industrie hôtelière et touristique valaisanne, 1940), initie un radio-reportage à Finhaut en 1942 (Radio - un reportage valaisan, 1942) et assiste en 1946 à une manifestation à Chamonix sur la reprise des relations franco-suisses (Reprise des relations entre le Valais et la Savoie, 1946). De plus, il obtient en 1944 un contrat pour le transport des soldats permissionnaires américains (Site internet sur le Martigny-Châtelard). Et comme nous l'avons mentionné dans la partie contextuelle (cf. section 6.1), la Compagnie du Martigny-Châtelard tient à la sortie de la guerre un bureau en collaboration avec l'Union Valaisanne du Tourisme à Chamonix pour attirer en Valais les touristes visitant cette station.

<sup>94</sup> Entretien M. Benedetti



Concernant la **Société de développement**, nous avons assez peu d'informations à son sujet. Elle est présidée par un hôtelier, Marius Chappex de l'Hôtel Bel-Oiseau. Comme à ses débuts, ses objectifs semblent l'animation de la station. Par exemple, elle demande au Canton en 1946 l'autorisation d'ouvrir un dancing à Finhaut (Commune de Finhaut, 1946). Elle participe également, avec le ski club, à organiser le championnat valaisan de ski en 1948 et offre une aide financière à cette manifestation (En marge du championnat valaisan de ski, 1948). De manière générale et contrairement au forage précédent, elle apparaît peu présente dans les différentes manifestations destinées à faire connaître la vallée du Trient et plus particulièrement Finhaut. Par exemple, la réception des journalistes suisses alémaniques en 1940 se fait, comme nous l'avons mentionné plus haut, à l'initiative de la Compagnie du Martigny-Châtelard ainsi que de la Société de Développement de Martigny, de même que le radio-reportage en 1942. La réclame ne paraît ainsi pas être prise en charge par la Société de Développement mais plutôt effectuée par la Compagnie Martigny-Châtelard.

#### TACHES ET OBJECTIFS DES ACTEURS POLITIQUES

Si l'on commence par s'intéresser au tourisme, on peut noter que ce domaine ne préoccupe pas beaucoup les autorités communales. Quelques actions sont à relever, par exemple la prise en charge de frais de réception de la presse étrangère à Finhaut en 1949, un subside de Fr. 300.- à la Société de Développement en 1941 ou la fourniture de bois à cette même société pour qu'elle puisse construire des bancs rustiques en 1949 (Commune de Finhaut, 1941 ; 1949). Le soutien à la Société de Développement ne semble cependant pas automatique puisqu'en 1943 celle-ci, après la présentation de ses comptes 1942, sollicite un subside de la part de la commune mais se voit répondre que la demande n'étant pas urgente, elle devra être réitérée à la fin de l'année (Commune de Finhaut, 1943). Ensuite, comme durant la première guerre mondiale, les hôtels sont exemptés de payer les taxes industrielles communales entre 1941 et 1944. Mais si en 1917 toutes les industries de la commune étaient dispensées de taxes, seuls les hôtels le sont pendant la deuxième guerre mondiale, « *vu la saison déficitaire pour l'industrie hôtelière* » (Commune de Finhaut, 1941, séance du 7 novembre). Le fait de taxer cependant tous les autres commerces (cafés-restaurants, épiceries ou encore tailleurs par exemple) montre que les autorités politiques ne considèrent pas ceux-ci comme relevant également de l'activité touristique, bien que leur apparition et leur forte augmentation se soient déroulés en parallèle à l'accroissement du nombre d'hôtels (cf. chapitre 4). Le tourisme représente ainsi pour elles un secteur parmi d'autres de l'économie locale. Ensuite, en 1941, c'est le médecin de Finhaut, désireux de développer la station, qui propose à la commune de la lancer comme station de cure pour les rhumatisants. Il demande à cet effet un crédit de Fr. 1'250.- pour imprimer un prospectus. Le Conseil accepte la requête vu que le Martigny-Châtelard participe à l'opération pour le même montant (Commune de Finhaut, 1941). Concernant les adhésions à des sociétés liées au tourisme, nous avons vu dans le précédent forage les hésitations du Conseil communal au sujet du Groupement touristique suisse du Mont-Blanc. La même chose se produit en 1944 lorsque l'Association du Tourisme pédestre valaisan sollicite une cotisation annuelle de la commune de Fr. 30.-. Le Conseil lui répond qu'il « *désire attendre certains renseignements avant de prendre une décision définitive* » (Commune de Finhaut, 1944, séance du 25 mai). Plus encore, en 1951, le Conseil communal décide de démissionner de l'Union Valaisanne du Tourisme, pour autant que la Société de Développement en fasse partie (Commune de Finhaut, 1951). Cela montre que le Conseil considère que ce n'est pas son rôle de s'investir dans le tourisme. Cette position illustre bien, selon nous, son état d'esprit durant ce forage. De plus, la commune rachète en 1949 la pension Claivoz à la hoirie de l'ancien propriétaire, non pour y garder la fonction hôtelière mais afin d'y loger le médecin et d'y installer le cabinet médical (Commune de Finhaut, 1949). Il faut dire qu'elle le louait déjà dans ce but depuis les années 1930

(Attinger, 1999-2000). De manière générale, on peut donc constater une relative indifférence vis-à-vis du tourisme de la part des autorités politiques.

Comme pour le forage précédent, la question de l'accessibilité est celle qui va engendrer le plus de discussions au sein du Conseil communal car elle revient régulièrement entre 1940 et 1955. En 1943, l'Office fédéral des transports convoque une séance à Martigny concernant l'assainissement de la Compagnie Martigny-Châtelard. De cette séance ressort que dans la répartition des frais concernant cet assainissement, la commune de Finhaut se voit attribuer le 45 % du montant total de Fr. 200'000.-, soit Fr. 90'000.- (Commune de Finhaut, 1943). Une réduction du prix des billets sur le tracé Châtelard-Finhaut-Martigny est, en contrepartie, assuré par la Compagnie. Bien que trouvant sa quote-part très élevée, le Conseil communal préavise favorablement le versement de ce montant, vu la réduction proposée par la Compagnie et surtout estimant « *que la circulation du chemin de fer est une affaire de première nécessité* » (Commune de Finhaut, 1943, séance du 16 octobre 1943). Il sera suivi par l'Assemblée primaire qui accepte cette participation par 46 voix contre 12. Cependant, ne disposant pas de cette somme, la commune devra recourir à deux emprunts successifs pour la financer, en 1945 et en 1946. Une nouvelle séance a lieu en 1953 concernant cette fois le renouvellement d'une partie du matériel roulant, qui n'est plus conforme aux normes de sécurité pour les voyageurs. La part de la commune de Finhaut se monte à Fr. 30'000.-. Cette fois, par contre, le président refuse cette participation financière (Commune de Finhaut, 1953). L'Assemblée primaire soutient à nouveau son Conseil en confirmant ce refus en novembre 1953 par 58 voix contre 30. Or, un mois plus tard parvient au Conseil une pétition de 94 citoyens demandant que la commune accorde le subside de Fr. 30'000.- à la Compagnie du Martigny-Châtelard. Etant donné que 94 citoyens représentent la majorité du corps électoral, les autorités décident d'avertir la Compagnie qu'elles acceptent la participation au renouvellement du matériel roulant (Commune de Finhaut, 1953). Pour la question des routes, la commune reçoit une lettre en 1948 lui demandant de participer à hauteur de Fr. 3'000.- à la construction de protection sur la route de la Forclaz. Après examen, le Conseil refuse cette participation financière, jugeant que ces travaux ne l'intéressent pas (Commune de Finhaut, 1948). Cette même question reviendra pour d'autres travaux sur cette route, Finhaut s'opposant plusieurs fois à la part qui lui est attribuée. En 1952, la commune informe qu'elle se rallie au projet meilleur marché et demande son raccordement à cette route internationale (Commune de Finhaut, 1952). A peu près au même moment, un projet de correction de la route Finhaut-Châtelard est accepté par l'Assemblée primaire (Commune de Finhaut, 1951). Deux ans plus tard, l'Assemblée primaire doit se prononcer sur la question d'une route carrossable. La grande majorité accepte la construction d'une telle route pour un tracé entre Finhaut-Châtelard tandis que la variante entre Finhaut et Salvan ne recueille que 5 voix sur 110 (Commune de Finhaut, 1953). Le président présente la requête au Canton qui assure le subventionnement de 70 % du coût de l'œuvre. En 1954, une séance a lieu entre les autorités de Finhaut et celles de Salvan, pour discuter d'une liaison routière entre les deux communes. Le président de Salvan relève que dans les pourparlers avec la société Motor Columbus (cf. infra) pour l'octroi des concessions pour le barrage d'Emosson, cette question de route a été soulevée. Il estime de plus qu'une telle route s'impose d'une part pour la construction du nouveau barrage et, d'autre part, « *en vue du développement touristique de la vallée du Trient, il est une nécessité d'avoir une liaison routière avec le grand centre de Chamonix et la vallée du Rhône* » (Commune de Finhaut, 1954, séance du 15 juillet). Alphonse Lonfat, le président de Finhaut, tout en faisant remarquer que cette liaison routière sera tôt ou tard une nécessité, demande que ce projet ne soit pas déposé avant que celui de la route Finhaut-Châtelard n'ait reçu l'aval des autorités compétentes, pour ne pas lui faire concurrence. La commune de Salvan admet ce point de vue et s'engage à « *ne formuler aucune entrave sur les vues de la commune de Finhaut* » (Commune de Finhaut, 1954, séance du 15 juillet).

La thématique de l'hydro-électricité préoccupera beaucoup les acteurs politiques à la fin de ce forage. Suite à la demande croissante d'énergie électrique après la deuxième guerre mondiale, les CFF décidèrent en 1952 de construire un second barrage au Vieux-Emosson (Coquoz, 1992). En 1953, le Conseil communal de Finhaut se rend à une séance à Sion avec les représentants des CFF, afin de discuter de la question de la concession des forces motrices du Nant de Dranse ainsi que de la vente des terrains permettant la construction du barrage (Commune de Finhaut, 1953). Cependant, ce sont les Assemblées primaire et bourgeoisiale qui sont compétentes pour décider de tels objets. Il faudra attendre le 15 août 1954 pour que celles-ci, à l'unanimité des membres présents, acceptent d'accorder aux CFF la concession du Nant de Dranse ainsi que la vente des terrains nécessaires à la construction du barrage du Vieux-Emosson (Commune de Finhaut, 1954). L'objectif de ce nouveau barrage est d'amener les eaux accumulées, suivant les besoins, dans le lac de Barberine (Coquoz, 1992). A cette même période débutent les négociations pour le troisième barrage, celui d'Emosson. L'idée de cette nouvelle installation, qui aboutira à noyer le barrage de Barberine, vient d'un ingénieur de Sion, Albert Maret. Il convainc l'entreprise Motor Columbus de Baden de s'associer au projet et de fonder la société *Usines hydro-électriques d'Emosson SA*. L'un des premières actions de la nouvelle société est de persuader les communes intéressées de délivrer les concessions nécessaires (Coquoz, 1992). La commune de Finhaut rédige un contrat de vente, comprenant notamment les conditions que l'alpage d'Emosson sera si possible compensé en nature par un autre alpage équivalent dans les environs (Art. 2), la possibilité d'établir gratuitement sur le domaine public tous les bâtiments que nécessiterait l'aménagement hydro-électrique (Art. 5) et la fourniture gratuite de la part de la commune et de la bourgeoisie des matériaux de construction (Art. 6) (Commune de Finhaut, 1954). L'Assemblée primaire accepte à l'unanimité la proposition. L'acte de concession définitif, fixant le prix ainsi que les redevances annuelles, sera signé en août 1955 par la commune de Finhaut<sup>95</sup> (Coquoz, 1992).

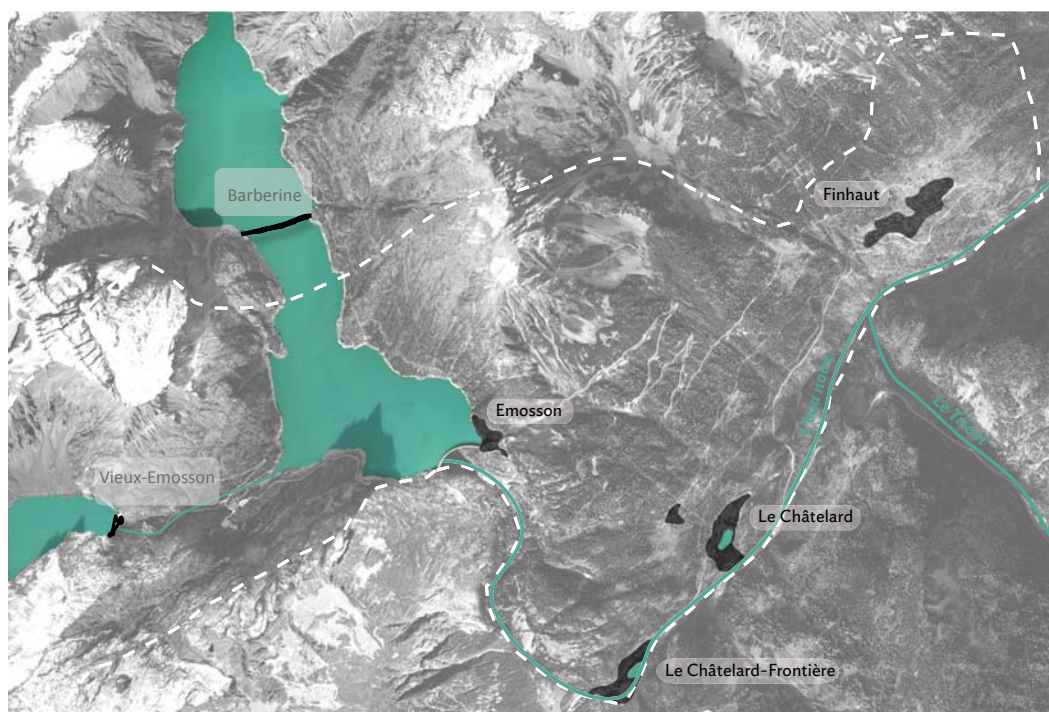


Figure 12 : Les trois barrages de la commune de Finhaut. Tiré de Zufferey (2011-2012)

<sup>95</sup> Nous reviendrons dans le forage suivant sur cette question du barrage d'Emosson, puisque les différentes démarches administratives datent des années 1960 et la concrétisation du projet ne se fera qu'en 1975.

Hormis ces thématiques, les acteurs politiques passent beaucoup de temps à s'occuper de diverses tâches de gestion administrative, par exemple des demandes des habitants concernant des prises d'eau ou des installations de chauffage, tout ce qui concerne les employés communaux ou encore des travaux publics (canalisations, goudronnage de routes, etc.). Ensuite, nous pouvons noter quasiment chaque année des décisions liées à la redistribution. En effet, de nombreux subsides sont accordés, notamment des secours financiers à divers indigents de la commune, un versement de Fr. 4'000.- en 1947 à la Caisse maladie de Finhaut pour couvrir les déficits des années 1945 et 1946 (Commune de Finhaut, 1947), des indemnités pour les femmes qui viennent d'accoucher (Commune de Finhaut, 1948), des dons en faveur des victimes des avalanches en 1951 (Commune de Finhaut, 1951) ou en faveur de la ligue antituberculeuse du district en 1954 (Commune de Finhaut, 1954). Enfin, si dans le forage précédent nous avons vu que les autorités politiques étaient plutôt dans une logique de location des terrains publics, les ventes de terrain sont ici plus fréquentes. Outre la vente des parcelles nécessaires aux CFF pour le barrage du Vieux-Emosson et à Motor Columbus pour le barrage d'Emosson (cf. supra), on peut relever que les différentes demandes d'achat<sup>96</sup> (par exemple en 1946, en 1949 et en 1954) sont systématiquement acceptées par l'Assemblée bourgeoise, la bourgeoisie étant la propriétaire des terrains.

#### MOYENS D'ACTION PUBLIQUE MOBILISÉS

Pour le moyen d'action **argent**, nous pouvons tout d'abord noter plusieurs emprunts que va devoir faire la commune. Suite à l'acceptation d'une participation financière de Fr. 90'000.- pour l'assainissement de la Compagnie Martigny-Châtelard, la commune doit emprunter en 1945 Fr. 45'000.- pour le premier versement de la moitié de la somme (Commune de Finhaut, 1945). L'année suivante, devant cette fois verser le quart du montant, soit Fr. 22'500.-, le Conseil communal demande à l'Assemblée primaire la permission d'emprunter cette somme, chose que l'Assemblée lui accorde. Or, dans le procès-verbal de cette séance, le montant a été tracé par après, c'est-à-dire qu'il est noté *« l'assemblée primaire autorise l'administration à contracter un emprunt ~~de frs 22'500.-~~ aux meilleures conditions possibles »* (Commune de Finhaut, 1946, assemblée primaire et bourgeoise du 24 mars). Le Conseil communal va alors contracter un emprunt non pas de Fr. 22'500.- mais de Fr. 110'000.- auprès de la Banque cantonale du Valais à Sion, notant qu'il le fait *« avec l'autorisation de l'assemblée primaire du 24 mars 1946 »* (Commune de Finhaut, 1946, séance du 29 novembre). Cependant, comme nous venons de le relever, ce n'est pas ce montant qui a été autorisé par l'Assemblée. De plus, il n'est pas précisé à quoi est destiné le surplus de cette somme. Les autres demandes d'emprunt que nous avons relevées précisent chaque fois l'attribution du montant, par exemple en 1948 Fr. 15'000.- pour la construction des murs contre les avalanches et le chemin forestier (Commune de Finhaut, 1948) ou Fr. 23'000.- en 1951 pour la correction de la rivière de l'Eau Noire (Commune de Finhaut, 1951). De plus, comme nous venons de le noter, la commune distribue beaucoup de subsides, mais les sommes sont minimes par exemple Fr. 20.- pour le secours d'hiver, Fr. 20.- pour l'association In memoriam, Fr. 1,5.- par enfant en âge de scolarité ou encore Fr. 3.- par élève pour la course scolaire.

Du point de vue de l'**organisation**, la commune de Finhaut sera très peu représentée au niveau cantonal puisqu'elle n'aura aucun représentant avant 1949, date où Ernest Lugon, propriétaire de deux restaurants et ancien conseiller communal, est élu député suppléant. Il sera reconduit à cette fonction en 1953, tandis qu'à cette même date Georges Vouilloz, le buraliste de Finhaut, est élu comme député (Coquoz, 1992). La situation est donc assez différente de celle du forage précédent, dans lequel nous

---

<sup>96</sup> L'identité des acheteurs n'est en règle générale pas mentionnée, hormis pour la vente d'une parcelle de terrains en 1954 à Châtelard à l'administration des douanes suisses (Commune de Finhaut, 1954).

avons relevé pas moins de trois hôteliers de Finhaut qui exerçaient comme députés au Grand Conseil. Les hôteliers ont cependant accès aux fonctions politiques communales puisqu'Aimé Vouilloz, de l'Hôtel des Alpes est conseiller communal entre 1940 et 1948, et que l'on assiste en 1952 au retour de l'hôtelier Alphonse Lonfat au poste de président de la commune. Ce dernier est également, depuis la toute fin des années 30, membre du Conseil d'administration du Martigny-Châtelard. Il faut dire que la commune de Finhaut réclamait depuis 1933 une place dans ce Conseil (Commune de Finhaut, 1933). De plus, le juge de la commune entre 1937 et 1948 est Marius Chappex, de l'Hôtel Bel-Oiseau, qui exercera comme conseiller communal entre 1948 et 1952. Il a également la fonction de président de l'Association hôtelière du Valais entre 1939 et 1941 (Finhaut – Marius Chappex, 1958) et préside la Société de Développement de Finhaut.

Comme pour les périodes précédentes, le **consensus** est traité parallèlement au **soutien politique**. On peut tout d'abord constater qu'il semble manquer un consensus au sujet du développement touristique. Comme nous l'avons vu, les autorités politiques ne se préoccupent pas beaucoup de la question du tourisme. Cette relative indifférence semble concerner de manière générale l'ensemble de la population. Une illustration de ce désintérêt est la suivante : en 1952 a lieu la votation d'un arrêté fédéral prolongeant celui de 1924 qui restreignait la construction de nouveaux hôtels ainsi que l'agrandissement des établissements existants (cf. section 6.1). Or cette loi, « *servant de carcan au développement de l'offre* » (Humair, 2011b, p. 23), ne mobilise pas les foules à Finhaut puisque seuls 44 électeurs sur 162 inscrits participent à la votation, soit 27 % du corps électoral. Même si en règle générale les taux de participation aux votations sont assez bas<sup>97</sup>, cela montre que la grande majorité des électeurs de Finhaut ne se sent pas concernée par le développement touristique, ou du moins pas plus que pour n'importe quel autre objet à voter. Cette loi acceptée par 34 personnes sur les 44 présentes, montrant ainsi leur volonté que l'hôtellerie ne puisse plus se développer. Cela n'a rien d'étonnant puisque les 10 hôtels restants à Finhaut tournent difficilement, avec un taux d'occupation moyen en 1950 et 1951 de 18 % (Office fédéral de la statistique, 2012). Ils n'ont donc pas intérêt à voir arriver de nouveaux établissements concurrents. Outre la question touristique, nous pouvons relever que les autorités politiques disposent du soutien de leurs électeurs. En effet, l'Assemblée primaire va presque toujours dans le sens du Conseil communal, par exemple en acceptant de participer à l'assainissement de la Compagnie Martigny-Châtelard ou en vendant l'alpage d'Emosson pour la construction du barrage. Dans le cas de la participation au renouvellement du matériel roulant du chemin de fer, l'Assemblée primaire commença par refuser l'aide, comme le préconisait le Conseil communal, avant de faire volte-face et de demander, par une pétition, d'accorder le subside (cf. supra).

Pour le **personnel**, nous nous intéressons tout d'abord à voir qui sont les acteurs politiques. Nous avons relevé la présence d'un hôtelier dans le Conseil entre 1940 et 1948, Aimé Vouilloz, ainsi que le retour à la présidence d'Alphonse Lonfat en 1952 (cf. supra). Lubin Lonfat, le président de la commune entre 1940 et 1952, est le responsable de la banque locale, la Caisse de Crédit Mutuel de Finhaut (Finhaut, 1963). François Lugon, conseiller entre 1940 et 1952, exerce comme agriculteur et préside le syndicat d'élevage (Barmaz, 1963a). André Rey, vice-président de la commune entre 1948 et 1956, travaille à l'administration de l'usine CFF à Barberine (Méroz, 2002e). Et comme nous l'avons mentionné dans le forage précédent, Henri Goumand, présent au Conseil jusqu'en 1944 est agriculteur et employé du Martigny-Châtelard. Ainsi, si les professions sont relativement diversifiées, on constate que leur point commun est qu'elles sont toutes exercées sur le territoire de la commune. Concernant les ressources humaines de la Compagnie Martigny-Châtelard, nous avons noté la

---

<sup>97</sup> Ces taux s'élèvent par exemple à 39 % pour une votation en 1950, à 34 % en 1951 et à 42 % en 1953 (Commune de Finhaut, 1950 ; 1951 ; 1953).

présence d'Alphonse Lonfat dans le Conseil d'administration depuis la fin des années 30, en plus des Valaisans Camille Défayes et Maurice Troillet. Le Conseil comprend aussi notamment M. Pfyffer d'Altishofen, président du comité de liquidation de la Banque d'Escompte suisse à Genève, M. Lezer, directeur de la région sud-est de la Société nationale des Chemins de fer français ainsi que M. Cottier, directeur de l'Office fédéral des transports, qui représente la Confédération (Chemin de fer Martigny-Châtelard, 1946). On peut ainsi constater une hétérogénéisation des membres du Conseil d'administration qui n'appartiennent plus exclusivement au milieu bancaire, le Conseil comptant désormais des représentants de la commune de Finhaut ainsi que du milieu des transports.

Enfin, le moyen d'action **information** apparaît, comme dans les autres forages, faiblement mobilisé par les acteurs politiques. Ce manque de connaissances fait que plusieurs décisions sont repoussées car le Conseil communal doit demander des renseignements aux autorités compétentes. De nombreuses décisions sont également remises à plus tard car le Conseil ne semble pas savoir quoi faire. Par exemple, en 1947, le bail du café communal étant expiré, les membres discutent pour savoir s'il faut le remettre en location mais ne parviennent pas à aboutir à une décision (Commune de Finhaut, 1947). Et en 1948, recevant une pétition demandant plusieurs travaux comme l'agrandissement du cimetière et la réfection du bisse, le Conseil ne prend aucune décision à ce sujet hormis celle d'accuser réception aux pétitionnaires (Commune de Finhaut, 1948). Notons que le Conseil semble conscient de son déficit d'informations puisqu'il n'hésite pas à se faire assister d'un « *avocat-conseil* » lors d'une réunion avec la commune de Salvan au sujet de la question de la route (Commune de Finhaut, 1953).

#### TYPE DE REGIME URBAIN

Il reste à synthétiser ces différents éléments afin d'identifier le type de régime urbain durant cette période. Du côté des acteurs, nous avons constaté une baisse du nombre des hôteliers, les héritiers ne reprenant pas forcément l'affaire à la suite de leurs parents. Du point de vue du moyen d'action organisation, quelques hôteliers ont des rôles politiques mais cela ne leur permet pas d'influencer les décisions du Conseil communal, étant donné le peu de soutien au tourisme. Finhaut n'a, de plus, durant cette période, quasiment pas de représentant au niveau politique cantonal, à l'exception d'un député suppléant dès 1949 puis un député dès 1953. De plus, nous avons vu que la Société de Développement semblait se cantonner aux tâches d'animation de la commune et n'œuvrait pas pour la réclame à l'extérieur, celle-ci étant prise en charge de manière active par la Compagnie du Martigny-Châtelard et son directeur. Concernant les objectifs des acteurs politiques, nous avons noté une relative indifférence vis-à-vis du tourisme. Malgré quelques actions en sa faveur comme un subside à la Société de Développement ou une exemption des taxes industrielles pour les hôtels durant la seconde guerre mondiale, le Conseil communal, de manière générale, n'apparaît pas très concerné par le tourisme. Plus encore, il semble n'y avoir aucun consensus de la part de la population sur ce sujet, contrairement à l'hydro-électricité. En effet, les Assemblées primaires et bourgeoises votent à l'unanimité la vente des terrains et la concession du Nant de Dranse pour le barrage du Vieux-Emosson. De plus, pour le contrat du troisième barrage d'Emosson, les termes montrent le vif intérêt des autorités politiques, offrant notamment à la société concédante une servitude gratuite sur les terrains communaux pour la construction des bâtiments nécessaires ainsi que la fourniture gratuite des matériaux de construction. De plus, l'accessibilité est un sujet qui préoccupe beaucoup les acteurs politiques. On peut constater un changement de perspective durant ce forage. En effet, en 1943, les autorités acceptent une participation financière à l'assainissement de la Compagnie Martigny-Châtelard en arguant que la circulation du chemin de fer est une affaire de première nécessité, suivant ainsi la politique de soutien à ce mode de transport du forage précédent (cf. section 5.2). Dès les années 1950, le Conseil communal demande cependant le raccordement à la route internationale de la

Forclaz. Il va alors refuser un nouveau subside au Martigny-Châtelard pour le renouvellement de son matériel roulant, même si une pétition va le contraindre à changer d'avis. L'importance de la route comme complément au chemin de fer semble avoir été comprise par les acteurs politiques. Notons qu'il est intéressant de constater que l'argument touristique n'est jamais utilisé par le Conseil communal de Finhaut pour toutes les discussions liées à la route ou au chemin de fer, contrairement à celui de Salvan qui, lors de la séance entre les deux communes concernant la route entre Salvan et Châtelard, met en avant le fait que celle-ci est nécessaire pour le développement touristique de la vallée du Trient. Concernant le moyen d'action argent, nous avons constaté beaucoup d'emprunts, ceux-ci étant affectés, outre celui de Fr. 90'000.- à la Compagnie du Martigny-Châtelard, à des travaux d'aménagements tels que chemin forestier, murs contre les avalanches ou correction de rivière. Enfin, nous avons pu noter un certain nombre de redistributions en faveur des personnes indigentes de la commune, ceci malgré l'éviction dès 1945 du parti socialiste du Conseil communal. Ainsi, le type de régime urbain est, comme pour la période précédente, *un régime de développement* car les acteurs ont clairement des projets dans lesquels ils s'impliquent et investissent. Ces projets ne concernent cependant pas le tourisme mais l'accessibilité ainsi que le développement de l'hydro-électricité, avec, durant ce forage, les tractations pour le barrage du Vieux-Emosson et d'Eposson.

### 6.3 Capital Ressourciel : une sous-exploitation hôtelière à gérer

Pour cette partie sur le Capital Ressourciel, nous allons nous pencher sur la ressource du parc d'hébergement touristique, plus précisément sur les hôtels. L'enjeu dans ce forage, qui comprend la deuxième guerre mondiale, est non pas de gérer la surexploitation d'une ressource mais au contraire sa sous-exploitation. Nous étudions donc les modalités de cette sous-exploitation des hôtels, dont l'enjeu consiste à remplacer les usagers habituels, soit les touristes, par d'autres qui sont, en ces temps de guerre, les troupes militaires suisses, les internés<sup>98</sup> et les réfugiés<sup>99</sup>. Comment ces nouveaux usages de la ressource hôtelière sont-ils régulés ? Comment les acteurs locaux interviennent sur cette question<sup>100</sup> ?

#### ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE<sup>101</sup>

Concernant l'analyse des droits de propriété sur la ressource, les hôtels appartiennent à des propriétaires privés. Contrairement à Montreux, il n'y a pas de sociétés hôtelières qui possèdent un ou plusieurs hôtels. Le Code Civil suisse de 1912 garantit la propriété ainsi que son libre usage : « *le propriétaire d'une chose a le droit d'en disposer librement, dans les limites de la loi* » (Art. 641). L'article 702 réserve le droit à la Confédération, aux cantons et aux communes d'apporter, dans l'intérêt public, des restrictions à la propriété foncière. De plus, dans notre cas, les circonstances sont particulières car le Conseil fédéral dispose dès le début du conflit en août 1939 et comme pour la

<sup>98</sup> En temps de guerre, les internés sont des étrangers, militaires ou civils, placés dans des camps gérés par l'armée. Durant la deuxième guerre mondiale, les autorités suisses ont considéré comme internés les militaires hospitalisés, les déserteurs, les réfractaires, les objecteurs de conscience et les prisonniers de guerre évadés (de Weck, 2008).

<sup>99</sup> La Convention de Genève relative au statut des réfugiés définit un réfugié comme étant toute personne qui, « *craignant avec raison d'être persécutée du fait de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques, se trouve hors du pays donc elle a la nationalité* » (Art. 1A, cité par Portmann-Tinguely & von Cranach, 2012)

<sup>100</sup> L'intérêt d'étudier cet enjeu est également de permettre une comparaison entre les manières de le gérer à Finhaut et à Montreux. Ce dernier lieu, qui constitue une autre de nos études de cas, a aussi été confronté à cette problématique. Une comparaison pourra ainsi être établie ultérieurement.

<sup>101</sup> Le RIR sur cet enjeu touchant uniquement les niveaux international et fédéral, il est donc identique à celui que nous avons étudié pour Montreux (Sauthier, 2013). Nous reprenons alors les éléments relevés dans celui-ci.

première guerre mondiale, de pouvoirs extraordinaires que l'Assemblée fédérale lui attribue via un Arrêté<sup>102</sup> en 1939. Celui-ci stipule que l'Assemblée fédérale lui donne pouvoir et mandat de prendre les mesures nécessaires pour maintenir la sécurité, l'indépendance et la neutralité de la Suisse, pour sauvegarder le crédit et les intérêts économiques du pays et pour assurer l'alimentation publique (Art. 3). Comme le Conseil fédéral le précise, les circonstances pourraient justifier que, de manière générale, il transgresse certaines lois : « *en usant de ces pouvoirs nous nous en tiendrons autant que faire se pourra, à la constitution et aux lois en vigueur ; mais le but des pouvoirs extraordinaires est précisément de nous permettre de nous écarter de ces limites* » (Conseil Fédéral, 1939a, p. 218). Le Conseil fédéral jouit ainsi d'une marge de manœuvre importante pour, s'il le pense nécessaire, notamment restreindre drastiquement la propriété foncière, en outrepassant les réglementations qui la garantissent.

Concernant les politiques publiques, nous proposons de les séparer selon le type de populations concernées (troupes suisses, malades et blessés suisses, internés étrangers, réfugiés), étant donné que les textes légaux ne sont pas les mêmes. La Constitution de 1874 attribue les compétences militaires à la Confédération. A propos des troupes suisses, une première mesure est prise par le Conseil fédéral en 1939 par un Arrêté<sup>103</sup> allouant aux communes des indemnités pour le logement des états-majors supérieurs. Par cette décision, le Conseil fédéral accorde aux communes, afin de les soulager, les mêmes facilités que pendant le service actif 1914-1918. Un nouvel Arrêté<sup>104</sup> en 1940 fixe les indemnités à verser aux communes pour leurs prestations en faveur des troupes (Conseil fédéral, 1940). L'indemnité pour le logement des officiers des états-majors varie entre 25 et 75 centimes par officier et par nuit, suivant le cas, et s'élève à 3 centimes par homme ou cheval et par nuit (Art. 3). Ensuite, pour s'occuper des soldats blessés et malades, le service de santé du commandement de l'armée possède ses propres hôpitaux, les établissements sanitaires militaires, dont l'existence est consacrée par un règlement de 1930 (Qu'est-ce qu'un établissement sanitaire militaire ?, 1939). Dans ceux-ci peuvent se donner tous les soins destinés à rendre les malades de nouveau aptes au service. Le cas des internés étrangers est précisé au niveau international lors de la Conférence de la Haye en 1907, où est signée une Convention<sup>105</sup> concernant les droits et les devoirs des Puissances et des personnes neutres en cas de guerre sur terre. Le chapitre II traite de la question des belligérants internés et des blessés soignés chez les Etats neutres. L'Art. 12 mentionne que « *à défaut de convention spéciale, la Puissance neutre fournira aux internés les vivres, les habillements et les secours concernés par l'humanité* ». Il faut attendre 1941, soit presque deux ans après le début de la guerre, pour que le Conseil fédéral prenne des dispositions relatives au logement des internés. Jusque-là, ces derniers ont été logés dans les hôtels. Or, comme, faute de bases légales, il était appliqué pour eux l'indemnité de 3 centimes prévue pour les soldats suisses (hors états-majors supérieurs), les hôteliers et les aubergistes manifestèrent leur opposition (Conseil fédéral, 1941). Les autorités communales critiquèrent le fait que l'indemnité était uniforme pour tous les types de logements, qu'elle qu'en soit la qualité. Autrement dit, la somme perçue était la même pour un soldat suisse hébergé dans un campement militaire et un interné logé à l'hôtel. Un nouvel Arrêté<sup>106</sup> en 1941 fixe alors les prestations de la

---

<sup>102</sup> Arrêté fédéral du 30 août 1939 sur les mesures propres à assurer la sécurité du pays et le maintien de sa neutralité

<sup>103</sup> Arrêté du Conseil fédéral du 3 décembre 1939 allouant des indemnités pour le logement des états-majors supérieurs (RO 55, 1365)

<sup>104</sup> Arrêté du Conseil fédéral du 29 mars 1940 allouant des indemnités extraordinaires pour les prestations des communes en faveur des troupes pendant le service actif (RO 56, 301)

<sup>105</sup> Convention concernant les droits et les devoirs des Puissances et des personnes neutres en cas de guerre sur terre. La Haye, 18 octobre 1907

<sup>106</sup> Arrêté du Conseil fédéral du 18 mars 1941 fixant les prestations de la Confédération pour le logement des internés (RO 57, 282)



Confédération pour le logement des internés. Le taux d'indemnité varie de 3 à 10 centimes par homme et par nuit selon la qualité du logement. Enfin, pour le cas des réfugiés, la prise du pouvoir par les nazis en Allemagne déclencha un exode massif de juifs, sociaux-démocrates, communistes, chrétiens engagés, intellectuels et artistes. Cela posa à la Suisse des problèmes auxquelles elle n'avait jamais été confrontée jusqu'alors (Portmann-Tinguely & von Cranach, 2012). Dès 1933 et jusqu'en 1944, les autorités suisses distinguent les réfugiés politiques des autres réfugiés. Elles retiennent dans la première catégorie uniquement les personnes qui sont personnellement persécutées. Cette définition plutôt restrictive fait que la Suisse n'accorda l'asile politique qu'à 644 personnes entre 1933 et 1945, surtout des hauts fonctionnaires et des dirigeants de parti de gauche (Portmann-Tinguely & von Cranach, 2012). Du point de vue juridique, tous les autres réfugiés sont seulement des "étrangers" et dépendent de la Loi fédérale<sup>107</sup> sur le séjour et l'établissement des étrangers. L'Art. 2 stipule que *« l'étranger est tenu de déclarer son arrivée en Suisse, dans les trois mois, à la police des étrangers de son lieu de résidence pour le règlement de ses conditions de résidence »*. Du point de vue administratif, les compétences sont attribuées aux cantons, qui désignent *« une autorité cantonale de police des étrangers (police cantonale des étrangers) »* (Art. 15). Dès l'été 1942, le nombre de réfugiés entrant illégalement en Suisse augmente considérablement. Au 1<sup>er</sup> mars 1943, le nombre total des réfugiés et des émigrants s'élevait à près de 18'000 (Conseil fédéral, 1943). Le Conseil fédéral règle alors par un Arrêté<sup>108</sup> spécial l'hébergement et la surveillance des réfugiés. Cet Arrêté stipule notamment que tous les réfugiés font l'objet d'une décision d'internement, que ce soit dans un camp, un home ou chez des particuliers, et qu'ils n'ont donc pas à régler leurs conditions de résidence selon la procédure ordinaire de la Loi fédérale sur le séjour et l'établissement des étrangers.

Comme nous pouvons le constater, les régulations mises en place touchent le niveau international, dans le cas de la Convention de la Haye, et sinon uniquement le niveau fédéral. En effet, les questions liées à la guerre, à l'armée et à la politique vis-à-vis des internés sont régies seulement à l'échelle fédérale. C'est aussi le cas de la question des réfugiés, comme le rappelle le conseiller d'Etat Antoine Vodoz, responsable du Département de justice et police du Canton de Vaud en 1942 : *« une première précision pour bien établir les compétences et les responsabilités. Ce ne sont pas les autorités cantonales qui ont la responsabilité ni la compétence de recevoir les réfugiés, de les accueillir et de s'en occuper ; ce sont les instances fédérales »* (Grand Conseil du Canton de Vaud, 1942, pp. 552-553). Les compétences cantonales se bornent, comme la Loi fédérale sur le séjour et l'établissement des étrangers le précise, à un rôle administratif.

Au moment d'analyser le type de régime institutionnel de ressource, relevons tout d'abord que l'étendue du régime augmente au fil du conflit. Les pouvoirs extraordinaires dont dispose le Conseil fédérale lui permettent de prendre rapidement les mesures qu'il estime nécessaires sans avoir à les faire accepter auparavant par l'Assemblée fédérale. Puis, deux fois par an aux sessions de juin et de décembre, le Conseil fédéral présente un rapport à l'Assemblée fédérale décrivant et justifiant les mesures qu'il a prises. Sur la base de ce rapport, l'Assemblée fédérale décide si ces mesures doivent être ou non maintenues (Art. 5 de l'Arrêté fédéral sur les mesures propres à assurer la sécurité du pays et le maintien de sa neutralité). Cette capacité de légiférer sur-le-champ permet à l'Exécutif fédéral d'être très réactif sitôt qu'il constate un problème, comme il le fait par exemple avec l'Arrêté de 1943 sur l'hébergement des réfugiés (cf. supra). L'étendue du régime est donc relativement forte, puisque des régulations sont rapidement rajoutées dès qu'il est constaté des nouveaux conflits d'usage. Du côté de la cohérence du régime, la situation n'est pas aussi simple. Le fait que les régulations ne se fassent

<sup>107</sup> Loi fédérale du 26 mars 1931 sur le séjour et l'établissement des étrangers

<sup>108</sup> Arrêté du Conseil fédéral du 12 mars 1943 concernant l'hébergement des réfugiés

qu'au niveau fédéral amène en particulier trois types de problèmes. Tout d'abord, les lois proclamées par le Conseil fédéral restent à un niveau général qui concerne l'ensemble du pays, sans être adaptées au cas particulier de chaque canton. Certaines autorités communales déplorent le manque d'instructions précises, notamment au sujet des réfugiés (Grand Conseil du Canton de Vaud, 1942). Ensuite, l'absence de compétences attribuées au canton fait que les communes doivent s'adresser directement à Berne pour chacune de leur demande. Les délais de réponse, si réponse il y a, sont ainsi extrêmement longs. Un troisième problème découlant des instructions peu précises des textes fédéraux est une forte différence de traitement entre les réfugiés. La plupart sont logés dans des camps de travail, tandis que certains sont plus confortablement hébergés dans des hôtels loués par la Légation du pays dont ils sont ressortissants et qu'un troisième groupe, qui dispose de fonds, vivent également dans les hôtels mais en liberté sans aucune surveillance. Et « *les avantages dont bénéficient les uns et pas les autres ne sont pas compris et créent des mécontents ainsi que de nombreux commentaires* » (Grand Conseil du Canton de Vaud, 1942, p. 549). Au vu de ces éléments, la cohérence du régime peut être qualifiée de faible, ce qui nous amène à conclure que le régime institutionnel de ressource est ici de type complexe.

#### ARRANGEMENTS DE REGULATION LOCALISES

Durant la seconde guerre mondiale comme durant la première, Finhaut héberge son plein d'internés. On peut s'étonner du choix des villages frontières pour y loger des soldats étant donné que le franchissement de la frontière via des chemins non surveillés en permanence aurait été aisé pour ces internés. Cependant, ainsi que le souligne Coquoz (1992), il y eut peu de défections car la guerre avait laissé de si mauvais souvenirs aux combattants étrangers qu'une fois en sécurité en Suisse, ils préférèrent y rester plutôt que de courir le risque de devoir être renvoyés au front s'ils retournaient dans leur pays. Comme nous venons de le voir dans l'analyse du régime institutionnel, les régulations viennent toutes du niveau fédéral. Ainsi, en 1943, le Conseil communal de Finhaut reçoit une lettre du Département fédéral de Justice et Police, l'informant qu'il se propose d'occuper l'hôtel Bristol ainsi que le Grand Hôtel pour y loger des réfugiés civils, et demandant le préavis du Conseil (Commune de Finhaut, 1943). Il est difficile de savoir pourquoi le Département fédéral a porté son choix sur ces hôtels : soit, étant donné qu'ils appartiennent tous les deux à la même famille Lonfat, il s'agit d'une demande de celle-ci, soit le choix du Département est dû au fait qu'il s'agit là, après l'Hôtel Bel-Oiseau, des deux hôtels disposant de la plus grande capacité en termes de lits. A cette demande, le Conseil communal répond qu'il n'y voit pas d'inconvénients mais, avant de prendre une décision ferme, décide de s'enquérir de l'avis des autres hôteliers afin de connaître leur opinion à ce sujet (Commune de Finhaut, 1943). Ensuite, nous pouvons relever que durant leur séjour en Suisse, les internés participèrent à certains travaux de campagne mais aussi à la construction et à l'entretien des voies rurales de communication (Coquoz, 1992). Pour le cas de Finhaut, nous trouvons une mention indiquant que les internés travaillent, en 1944, à des travaux sur la ligne du Martigny-Châtelard (Commune de Finhaut, 1944). Comme ils utilisent pour cela des installations (câble et treuil) appartenant à la commune, celle-ci facture leur location à Fr. 1.- par jour. Les étudiants internés devaient également participer à divers travaux pendant les vacances inter semestrielles universitaires. A Finhaut, 31 étudiants français en théologie de l'Université de Fribourg ont participé à l'abattage du bois de la fin juillet 1944 à la fin octobre de la même année. Cette coupe de bois servait à l'approvisionnement du home pour réfugiés qui avait été ouvert à Finhaut, comme dans d'autres stations valaisannes telles que Champéry, Morgins ou Montana (Michielan, 2005).

Intéressons-nous plus particulièrement à une affaire qui va faire grand bruit durant cette période, celle des officiers allemands à Finhaut. En 1945, le président de la commune reçoit un téléphone du

Conseiller d'Etat valaisan responsable du Département militaire, qui est en l'occurrence Jean Coquoz de Salvan, au sujet du placement à Finhaut d'environ 350 internés allemands pendant l'hiver 1945-1946. Le Conseil communal répond qu'il n'y voit pas d'objection, pour autant que des certificats médicaux puissent être produits (Commune de Finhaut, 1945). De plus, au mois de mai 1946 arrivent à Finhaut 44 militaires allemands, logés à l'hôtel Beau-Séjour. Il s'agit d'anciens officiers, qui, au moment de la fin des hostilités, faisaient partie d'un convoi de blessés qui traversaient la Suisse pour être dirigés vers l'Allemagne. A la fin de la guerre, ce convoi ne pouvant plus quitter la Suisse, ces officiers furent soignés dans un établissement sanitaire militaire avant d'être internés au home de Wersen. Celui-ci ayant été supprimé, ils furent transférés à Finhaut (En passant..., 1946). Conformément à une entente avec l'Agence centrale des prisonniers de guerre, ces internés sont occupés à des travaux d'écriture pour le compte de la Croix-Rouge. Celle-ci rembourse Fr. 0,50.- par heure de travail, ce qui permet de couvrir en partie leurs frais d'entretien. Au mois de septembre 1946, plusieurs journaux valaisans dont *La Voix Ouvrière* ainsi que *Le Confédéré* s'insurgent contre cette présence. Le premier dépeint ces officiers comme insolents et noceurs (Les internés allemands à Finhaut, 1946). Le Confédéré, lui, dénonce le fait que c'est dans une station de tourisme comme Finhaut que Berne a jugé bon d'envoyer des officiers et sous-officiers allemands. Or, des estivants belges, pays qui avait été occupé par l'Allemagne, se trouvent en même temps à Finhaut. Le journal se demande donc : « *est-il juste, est-il normal, est-il décent, que des officiers allemands jouissent d'une vie de touristes en pleine station de montagne ?* » (Les Allemands vont-ils enfin quitter Finhaut?, 1946). Pour le journaliste, la réponse est négative et il demande leur départ immédiat. Or, pour la commune et les hôteliers, les enjeux sont autres. En effet, au moment où naît cette polémique à la fin septembre, la saison touristique se termine. Ainsi, « *la commune de Finhaut se propose de garder jusqu'au printemps ces « hôtes » à défaut d'autres et de les renvoyer au moment où s'ouvrira la saison...* » (La larme à l'oeil, 1946). C'est également la position des hôteliers locaux (Les Allemands vont-ils enfin quitter Finhaut?, 1946). Pour le journaliste du Confédéré, c'est un mauvais calcul de garder ces internés car cette nouvelle « *va passer d'un journal à l'autre, et les étrangers vont la trouver plutôt mauvaise... Mais enfin, ce n'est pas à nous de défendre une station de tourisme contre elle-même* » (En passant..., 1946). Ces hôtes controversés ne demeurèrent cependant pas longtemps après cette polémique, s'en allant en automne 1946 (Michielan, 2005).

#### 6.4 Articulation des deux capitaux au sein du Régime Politique local

Avant de voir comment nous pouvons lier le Capital Gouvernance et celui Ressourciel au sein du Régime Politique local, insérons en guise de rappel deux tableaux récapitulant les caractéristiques des deux Capitaux :

## Période 1940-1955 Point d'inflexion 1945

### Capital Gouvernance

Acteurs	Société de développement Hôteliers Cie du Martigny-Châtellard
Objectifs des acteurs politiques	Accessibilité Hydro-électricité Peu préoccupés par le tourisme
Moyens d'action	Acteurs peu dotés
Type de régime	Régime de développement, orientation accessibilité et hydro-électricité

### Capital Ressourciel

	<b>Sous-exploitation des hôtels</b>
RIR	Etendue forte Cohérence faible → Régime complexe
ARL	Logements d'internés et de militaires allemands dans les hôtels Travail des internés sur la ligne du chemin de fer Martigny-Châtellard

**Tableau 5 : Tableaux récapitulants les éléments principaux du Capital Gouvernance et du Capital Ressourciel entre 1940 et 1955**

Le fait que le Conseil communal se préoccupe, contrairement à celui de la commune des Planches, de l'avis des hôteliers apparaît comme paradoxal si l'on considère les caractéristiques du régime urbain. En effet, nous avons vu dans l'analyse du Capital Gouvernance que les acteurs politiques ne se sentaient que peu concernés par la question du tourisme et n'avaient que peu de relations avec les hôteliers. Pourtant, ils s'enquière de l'avis de ceux-ci afin de savoir leur position concernant le logement de réfugiés civils dans deux hôtels de la commune. Cette décision coïncide avec une autre en faveur des hôteliers, qui est l'exemption du paiement des taxes industrielles pour les années de guerre. Cela est peut-être lié au fait qu'en 1943 le Conseil communal compte un hôtelier dans ses rangs, Aimé Vouilloz de l'Hôtel et Restaurant des Alpes. De plus, la commune sort de 24 ans de présidence par un hôtelier (Alesti Lugon-Moulin de 1916 à 1924 puis Alphonse Lonfat jusqu'en 1940). Ainsi, ces interventions en faveur de l'hôtellerie peuvent être interprétées comme des "restes" du régime précédent, durant lequel le Conseil communal était mieux disposé envers le tourisme (cf. section 5.2). Mais, comme nous l'avons vu, les actions en faveur des hôteliers ou du tourisme en général restent très rares si l'on considère l'ensemble du forage, soit entre 1940 et 1955.

Nous pouvons également relever que la faiblesse du moyen d'action information/connaissances apparaît clairement sur cet enjeu du Capital Ressourciel. En effet, lorsque le Conseil communal reçoit la demande pour accueillir à Finhaut 350 internés allemands, ses préoccupations sont uniquement d'ordre sanitaire, c'est-à-dire qu'il n'y voit pas d'objection du moment qu'un certificat médical peut être produit. De même, contrairement à l'un des journalistes cités plus haut, il n'est pas conscient que l'accueil d'officiers allemands peut constituer une mauvaise publicité en termes d'image. Comme nous l'avons vu dans le Capital Gouvernance, cela montre bien que la réflexion du Conseil ne se fait pas vraiment en termes touristiques. En tous les cas, les enjeux liés à l'accueil d'internés et d'officiers

allemands vis-à-vis de la clientèle touristique européenne à Finhaut ne sont pas du tout saisis par le Conseil communal.

### **6.5 Effets du Régime Politique local sur la trajectoire**

Il s'agit finalement ici de voir comment nous pouvons lier les caractéristiques du Régime Politique local avec celles de la trajectoire. Tout d'abord, nous avons relevé que Finhaut accueillait des internés durant et après la seconde guerre mondiale. Cette initiative vient, comme nous l'avons vu, non des acteurs locaux mais de ceux supra-locaux, c'est-à-dire de l'échelle cantonale et fédérale. Les acteurs politiques de Finhaut acceptent sans objection cet accueil, mais n'anticipent pas les enjeux qui risquent de se poser en termes touristiques. Concernant la reconversion des hôtels, nous avons vu qu'elle pouvait être surtout attribuée au fait que les premiers hôteliers avaient vieilli et que la génération suivante ne reprenait pas l'affaire. Il est vrai qu'il s'agit de la période de la deuxième guerre mondiale, durant laquelle la demande touristique chute. Vu les difficultés du secteur hôtelier, les héritiers ne semblent pas vouloir s'investir dans l'affaire. Les repreneurs, qui ne viennent pas de la commune de Finhaut (hormis celle-ci pour le cas de la pension Claivoz), par exemple la commune de Vernayaz ou la ligue antituberculeuse du district de Martigny, en changeant l'affectation. Le Conseil communal ne semble pas très attaché à la conservation des affectations hôtelières car lui-même rachète une ancienne pension pour y mettre le cabinet et le logement du médecin. Ensuite, du côté de la trajectoire, nous avons mentionné dès la fin de la seconde guerre mondiale une augmentation des arrivées hôtelières. Elles passent de 1094 en 1945 à 1821 en 1955, mais restent en deçà de celles de l'avant-guerre, en particulier de l'année 1938, année "record"<sup>109</sup>, avec 2616 arrivées hôtelières. Cette croissance peut difficilement être attribuée au Régime Politique local, vu le peu d'intérêt manifesté à son égard durant ce forage. Le seul acteur local qui apparaît quelque peu dynamique est le directeur de la Compagnie du Martigny-Châtelard. Celui-ci ne ménage en effet pas sa peine pour faire connaître la Vallée du Trient, alors que la Société de Développement semble nullement s'occuper de la réclame mais plutôt de quelques actions d'animation au sein de la station. Enfin, le développement du secteur hydro-électrique peut être en partie lié au Régime Politique local. Bien sûr, l'initiative de la construction des barrages ne vient pas des acteurs locaux mais d'acteurs externes. Cependant, les concessions sont accordées à l'unanimité par les Assemblées primaire et bourgeoise et le Conseil communal montre son intérêt en rédigeant un contrat de vente proposant d'intéressantes contreparties aux concessionnaires, par exemple une servitude sur les terrains publics ou la fourniture gratuite des matériaux de construction.

---

<sup>109</sup> Rappelons que nous disposons des données sur les arrivées hôtelières uniquement depuis 1934, année où est instaurée la statistique fédérale du tourisme. Nous n'avons ainsi pas les chiffres pour la Belle-Epoque. Nous pouvons ajouter que les 2616 arrivées hôtelières de 1938 ne seront dépassées après la deuxième guerre mondiale qu'en 1962.

## 7. Forage 5 (1960 -1980)

### 7.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels

Ce forage a pour objectif d'étudier le passage de la phase de *Reconversions* à celle d'*Excursionnisme*. A partir de 1960, les lits hôteliers recensés commencent à diminuer sans discontinuer passant de 378 en 1960 à 205 en 1980 (Office Fédéral de la Statistique, 2012). Si les arrivées hôtelières augmentent entre 1960 et 1970, dès cette date elles chutent : 2429 en 1970 puis 1834 en 1980 (Office Fédéral de la Statistique, 2012). Au niveau des services, il y a en 1970 à Finhaut 13 commerces, un médecin, une banque et un bureau de poste (Bureau CEPA, 1976). Au niveau des infrastructures, Finhaut est, en 1968, enfin relié à la plaine par la route, une artère reliant le village à la route internationale de la Forclaz (Sauthier, Guex, & Roy, 2012). Une salle polyvalente est inaugurée en juin 1979 tandis qu'une piscine couverte est ouverte en 1982. Il faut également noter la construction du barrage d'Emosson, dont les travaux se déroulent entre 1967 et 1973. Dès lors, le barrage devient l'attraction principale de la commune et met ainsi à l'écart le village de Finhaut. L'ouverture du parc d'attraction du Châtelard, qui comprend trois installations ferroviaires permettant d'accéder au barrage, a lieu en 1975. Son exploitation permet le développement d'un tourisme principalement journalier, c'est-à-dire l'excursionnisme.

Concernant la politique fédérale, au début des années 1970 la Suisse ne dispose toujours pas d'une politique touristique explicitement formulée (Clivaz, 2001). Suite à plusieurs interventions parlementaires visant à l'élaboration d'une politique touristique plus active, le Conseil fédéral crée en 1973 une Commission consultative fédérale pour le tourisme. Considérant que les articles constitutionnels sur l'économie sont suffisants pour encourager de manière efficace le tourisme, elle renonce à présenter un projet de loi mais publie en août 1979 une Conception<sup>110</sup> suisse du tourisme destinée à servir de source d'informations pour les autorités et les particuliers, d'instrument de coordination pour les services fédéraux concernés par le tourisme ainsi que d'instrument de gouvernement pour le Conseil fédéral (Clivaz, 2001). Cette Conception définit l'objectif global de la politique du tourisme comme étant de « *garantir la satisfaction optimale des besoins touristiques des individus de toutes les couches sociales dans le cadre d'installations touristiques efficaces et d'un environnement intact* » (Commission consultative fédérale pour le tourisme, 1979, p. 58). De cet objectif global découlent ensuite trois objectifs partiels, le premier concernant la société (créer les meilleures conditions sociales possibles pour les touristes et les indigènes), le deuxième l'économie (encourager une économie touristique compétitive et efficace) et le troisième l'environnement (garantir la qualité de délassement du paysage naturel et du paysage aménagé par l'homme)<sup>111</sup>.

---

<sup>110</sup> Les conceptions et plans sectoriels constituent les principaux instruments d'aménagement aux mains de la Confédération. Via ceux-ci, la Confédération montre comment elle prévoit d'accomplir ses tâches dans un domaine sectoriel donné et précise les objectifs qu'elle poursuit et les conditions ou exigences qu'elle entend respecter. Les conceptions posent un cadre contraignant pour les autorités fédérales dans lequel doivent s'inscrire les procédures et décisions qui en découlent. De plus, les cantons doivent les prendre en considération dans leur plan directeur. Cependant, contrairement aux plans sectoriels, elles ne contiennent pas d'indications concrètes contraignantes en matière de territoire (Conceptions, Site internet de l'Office fédéral du développement territorial, consulté le 17 mai 2013).

<sup>111</sup> Notons que ces trois domaines (société, économie, environnement) constituent les piliers de la notion de développement durable qui sera développée dans le rapport Brundtland en 1987, celui-ci instaurant que la résolution des problèmes environnementaux passe par le développement d'approches intégrant les questions sociales, économiques et écologiques (WCED, 1987).

Adoptée par le Conseil fédéral en 1981, cette Conception n'a pas infléchi de manière significative l'évolution du tourisme suisse, notamment à cause de la faible position de la Confédération en matière touristique par rapport aux cantons et aux communes et du fait que les cantons, communes et particuliers n'ont pas été associés aux travaux d'élaboration de la Conception (Clivaz, 2001).

Au niveau cantonal, le Valais, dans les années 1970, ne dispose pas de loi-cadre sur le tourisme mais plutôt de plusieurs législations partielles (Clivaz, 2001). En 1971 est mise en vigueur une loi<sup>112</sup> sur l'organisation de l'Union valaisanne du tourisme et des sociétés de développement. Faisant de l'Union valaisanne du tourisme un organisme semi-public d'information, de propagande et de publicité touristique qui a pour but de faciliter le séjour des hôtes dans le canton et d'y promouvoir l'essor du tourisme (Art. 1), cette loi rend notamment obligatoire pour toutes les communes la perception de la taxe de séjour. Pour compléter cette législation, le Service cantonal du tourisme, créé en 1969, élabore un projet de loi sur le tourisme censée répondre à des problèmes essentiels tels que la planification des stations touristiques, le développement du tourisme sur une base régionale, le financement des infrastructures indispensables et la formation du personnel nécessaire (Erné, 1987). En 1974, l'Union valaisanne du tourisme et les Sociétés de développement voient le Tribunal fédéral invalider la loi de 1971. Dans l'affaire Philippe Andersen contre la Société de développement de Verbier<sup>113</sup>, le Tribunal reconnaît notamment que la loi et son règlement d'application ne respectent pas le principe d'égalité de traitement car les propriétaires de chalet qui ont leur domicile principal hors du Valais doivent payer à la Société de développement une contribution plus élevée que ceux qui ont leur domicile principal dans le canton. Afin de combler le vide légal ainsi créé, le Grand Conseil valaisan vota huit jours plus tard un décret d'urgence<sup>114</sup> valable jusqu'au 31 décembre 1975. Or, le 28 septembre 1975, le peuple valaisan refusa la nouvelle loi sur le tourisme, notamment pour les raisons qu'elle était jugée trop centralisatrice, qu'elle prévoyait l'introduction de taxes supplémentaires ainsi qu'une organisation jugée trop compliquée et qu'elle supprimait la plus-value immobilière (Schlegel, 1980<sup>115</sup>, cité par Clivaz, 2001). Une nouvelle mouture<sup>116</sup> simplifiée est rapidement élaborée et acceptée par le peuple à une large majorité le 7 décembre 1975 (Erné, 1987). Etant donné que le Tribunal fédéral avait considéré la taxe de séjour comme un impôt d'affectation, elle devait dès lors être traitée d'après les principes du droit fiscal et donc ne pouvait être déléguée qu'à des corporations de droit public, dans ce cas aux communes. C'est dorénavant le Conseil communal qui fixe le taux de la taxe, après avoir entendu la Société de développement. Les activités principales des Sociétés de développement demeurent les mêmes que précédemment, c'est-à-dire l'information touristique, la publicité, la promotion et l'animation de la station (Erné, 1987). Cette nouvelle loi fait également de l'Union valaisanne du tourisme une corporation de droit public dont la principale source de revenu est la taxe d'hébergement, payée non par l'hôte mais par le logeur. De plus, le canton accorde une subvention de Fr. 200'000.- à cette organisation faîtière (Clivaz, 2001).

---

<sup>112</sup> Loi du 12 mai 1971 sur l'organisation de l'Union valaisanne du tourisme et des sociétés de développement

<sup>113</sup> Arrêt du 30 janvier 1974 du Tribunal fédéral dans la cause Philippe Andersen contre la Société de développement de Verbier et le Conseil d'Etat du Canton du Valais, ATF 100 Ia 60

<sup>114</sup> Décret d'urgence du 8 février 1974 concernant l'application de la loi du 12 mai 1971 sur l'organisation de l'Union valaisanne du tourisme et des sociétés de développement

<sup>115</sup> Schlegel, F. (1980). *Kantonale Fremdenverkehrsgesetze im Lichte des Tourismuskonzeptes des Bundes*, St-Gallen : Institut für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft, Sonderreihe Fremdenverkehr, Nr. 10.

<sup>116</sup> Loi du 13 novembre 1975 sur l'organisation de l'Union valaisanne du tourisme et des sociétés de développement

## 7.2 Capital Gouvernance

### CONFIGURATION DES ACTEURS

Si l'on s'intéresse tout d'abord aux **autorités politiques de Finhaut**, nous pouvons tout d'abord relever une forte stabilité en ce qui concerne la répartition des sièges du Conseil communal puisqu'entre 1960 et 1980, celle-ci est identique, à savoir trois sièges pour le parti conservateur chrétien social, appelé parti démocrate-chrétien dès 1970, un siège pour le parti radical et un siège pour le parti socialiste<sup>117</sup>. Le président et le vice-président appartiennent toujours au parti majoritaire. De plus, les élections ont lieu selon le système proportionnel, une partie des citoyens en faisant chaque fois la demande avant le scrutin. L'année 1960 voit l'élection d'un nouveau président, Georges Vouilloz, qui effectuera trois législatures à ce poste avant de se voir succéder par Jean Gay-des-Combes. Alphonse Lonfat, l'ancien président de la commune de 1924 à 1940 puis à nouveau de 1952 à 1960, décida de ne pas se représenter vu son âge, soit 85 ans (Dans les cantons, 1960). Relevons encore plusieurs cas de non réélection de conseillers sortants. C'est le cas en 1968 pour le vice-président des deux législatures précédentes Emmanuel Lonfat, qui arrive seulement à la cinquième place de la liste conservatrice et n'accède donc pas à l'un des trois sièges obtenus par le parti (Commune de Finhaut, 1968). De même, en 1976, deux conseillers ne sont pas réélus : le socialiste Jean Gay-des-Combes (homonyme du président conservateur) qui arrive deuxième de la liste socialiste et Clair Gay-des-Combes, quatrième de la liste conservatrice. Notons également qu'à cette élection, le candidat radical qui obtient le plus de voix est Philippe Lugon mais il ne peut être élu pour cause d'incompatibilité (Elections communales, 1976). Nous n'avons pas trouvé plus d'informations sur cette incompatibilité mais nous pouvons supposer qu'elle peut avoir deux sources : soit Philippe Lugon est de parenté à l'un des conseillers mieux élus ou soit il travaille pour la commune. Ainsi, c'est le deuxième candidat de la liste, le sortant Michel Carrier, qui est élu.

Durant ce forage, les **hôteliars** voient leur nombre diminuer fortement puisque le nombre d'hôtels ouverts passe de 11 en 1960 à seulement 5 en 1980. L'un des enjeux majeurs auxquels ils sont confrontés est la reconversion de leurs infrastructures : il est « *nécessaire d'équiper convenablement les hôtels qui ont été conçus pour recevoir des estivants. Ce problème de reconversion est très important* » (Dayer, 1966). Ensuite, il est également relevé que « *pour Finhaut, le problème No 1 est de se doter d'hôteliars qui veuillent travailler d'arrache-pied au développement futur de la région. Pour l'instant, seuls quelques-uns semblent vouloir mener une politique concurrentiel avec les autres stations* » (Carrier, 1970). Il semble y avoir ainsi un désintérêt de la part de la majorité des hôteliers d'améliorer et de développer leur établissement et leurs services. Ils se contentent de se reposer sur les acquis, c'est-à-dire de rester ouverts pour les rares touristes qui restent fidèles à la station depuis plusieurs décennies. Notons encore que certains établissements profitent directement des travaux du barrage d'Emosson. C'est le cas de l'Hôtel Beau-Séjour qui, en 1968, loge une équipe d'ingénieurs, de chefs de chantier, d'hommes de bureau ainsi qu'une septantaine d'ouvriers du barrage, en attendant que les baraquements soient installés sur les lieux stratégiques (Barmaz, 1968).

**La Compagnie Martigny-Châtelard** doit, entre 1960 et 1980, renouveler son matériel roulant, usé et vieilli par cinquante ans d'utilisation (Anchisi, 1965). Elle inaugure en 1965 cinq automotrices et six voitures-pilotes qui permettent d'augmenter la vitesse ainsi que le confort des voyageurs. Entre 1968 et 1975, grâce à la construction du barrage d'Emosson, la Compagnie connaît un nouveau pic du trafic

---

<sup>117</sup> Notons que ce parti a récupéré un siège au parti conservateur lors des élections de 1956, alors que depuis 1945 la répartition était de quatre sièges pour les conservateurs et un siège pour les radicaux (cf. forage précédent).



de marchandises (Site sur le chemin de fer Martigny-Châtelard, consulté le 26 septembre 2013). Louis Rebord en est le président au début de cette période jusqu'en 1969. A son décès en 1969 est nommé pour le remplacer Alexis Coquoz de Salvan (Nominations, 1969). Alexis Coquoz prend sa retraite en 1980 et c'est Bernard Philippin, un ingénieur de l'Office fédéral des transports, qui est nommé au poste de directeur de la Compagnie du Martigny-Châtelard (Pichon, 1980).

Concernant la **Société de développement**, elle est dirigée entre 1958 et 1967 par Henri Vouilloz, un hôtelier de la commune, puis par Jean Lugon. Son champ d'activités concerne l'impression de prospectus, la mise en place de panneaux d'affichage, la décoration florale des places publiques, l'aménagement de sentiers, l'achat ou la réfection de bancs et l'organisation d'animations (fête du 1<sup>er</sup> août, spectacles, etc.) (Barmaz, 1967a ; La Société de développement de Finhaut rend compte de son activité, 1969). Comme il est rappelé plusieurs fois, le peu de moyens financiers limite ses actions : *« il est certain qu'avec les modestes ressources dont on dispose, on ne peut faire de grands projets d'amélioration »* (Barmaz, 1960) ou *« la Société de développement n'a pas, à son actif de réalisations spectaculaires ni même tangibles, elle n'en a pas les moyens »* (La Société de développement de Finhaut rend compte de son activité, 1969). Le manque de ressources humaines, autrement dit du nombre de membres présents aux assemblées, est également regretté : *« nous avons été surpris [...] de voir si peu de personnes touchées par le tourisme, s'intéresser aux problèmes que pose l'unique industrie villageoise »* (Barmaz, 1965b). En 1966, seule une quinzaine de personnes assistent à l'Assemblée générale (Barmaz, 1966). De plus, le président Henri Vouilloz émet par deux fois le désir de démissionner, en 1962 et en 1967, mais cela lui est refusé car aucun successeur n'a pu lui être trouvé.

Comme nous l'avons mentionné dans le forage précédent, dans les années 1950, un ingénieur de Sion, Albert Maret, a l'idée d'un nouveau barrage qui aboutira à noyer celui de Barberine. Il convainc l'entreprise Motor Columbus de Baden de s'associer au projet et de fonder la société **Usines hydro-électriques d'Emosson SA** le 9 juillet 1954, dont le siège social fut installé à Martigny. Rapidement, il apparut qu'un réservoir de cette importance ne pouvait être rempli dans de bonnes conditions de rentabilité économique qu'en recueillant des eaux en provenance de France aussi bien que de Suisse (Rocher, 1988). Le projet fut donc étendu sur le territoire français et aboutit à l'admission d'Electricité de France (EDF) dans la société en 1955. Aar et Tessin SA d'Electricité (ATEL), filiale de Motor Columbus, rejoignit à son tour le groupe en 1962 puis reprit toutes les actions suisses à partir de 1977. Dès cette date, le capital de la société est partagé à raison de 50 % à EDF et 50 % à ATEL, de même que l'énergie produite par le complexe (Zufferey, 2011-2012). Etant donné que le nouveau barrage allait noyer celui de Barberine, appartenant aux CFF, des pourparlers furent menés et aboutirent à la signature d'un accord fixant les conditions de l'exploitation commune de la nouvelle retenue ainsi qu'une participation financière des CFF pour la surélévation du barrage afin de créer un volume supplémentaire en leur faveur (Rocher, 1988).

Afin d'acheminer sur le chantier du barrage de Barberine les matériaux nécessaires à la construction, les CFF avaient réalisé un ensemble d'aménagements de transports. Il était prévu que ceux-ci soient détruits à l'issue des travaux mais le funiculaire avait été sauvegardé car il permettait aux touristes d'atteindre le barrage (Zufferey, 2011-2012). Ouvert au public en 1935, il a été exploité jusqu'en 1968 par la Division des Usines des CFF, qui continuait à l'utiliser pour les besoins de leur exploitation (Site internet du Parc d'attractions du Châtelard). Voué à la démolition, ce funiculaire historique est sauvé par la création de la **Société anonyme des transports Emosson-Barberine** (SATEB) en 1975. Cette société, qui regroupe une trentaine de privés autour du fondateur Bernard Philippin, qui est également le directeur de la Compagnie Martigny-Châtelard, ajoute à l'exploitation du funiculaire un

petit train panoramique reliant le sommet du funiculaire au pied du barrage d'Emosson. Les deux attractions sont mises simultanément en service le 12 juillet 1975. Constatant après deux saisons que le sentier escarpé menant du terminus du petit train au couronnement du barrage rebutait les touristes, un monorail à crémaillère est ajouté en 1977. Malgré les affluences intéressantes durant les beaux jours, la SATEB doit faire face à des déficits d'exploitation chaque année en raison des charges trop lourdes, de l'entretien du matériel qui est difficile et surtout d'une durée d'exploitation (trois mois environ) beaucoup trop courte (Guex, 1980).

En 1959 est constituée la **Société du téléski de la Barmaz**, qui a pour but l'installation et la gestion d'un téléski à Finhaut. Le premier comité de cette société est formé de membres de celui de la Société de développement, dont vient l'initiative de cette création (Barmaz, 1965a). La Société de développement participe ainsi financièrement à la Société du téléski. L'objectif de celui-ci est d'être « *le point de départ d'un début d'intérêt pour Finhaut en hiver* » (Assemblée de la société du téléski, 1960). Cependant, l'installation va rapidement se heurter au manque de neige et ne pourra par exemple pas fonctionner durant l'hiver 1963-1964. Suite à une décision de la Société de développement d'augmenter sa participation dans le capital par un nouvel achat d'actions à hauteur de Fr. 2'000.-, le comité propose l'achat d'un téléski démontable qui fonctionnerait à la Léchère, sur les hauts de la commune, au cas où il manquerait de neige dans la station (Barmaz, 1967b). Ce projet n'aboutira cependant pas. De plus, le téléski de la Barmaz sera désaffecté peu après « *pour cause routière* » (Barmaz, 1970). Il s'agit certainement là de la nouvelle route Finhaut – Châtelard - Barrage d'Emosson, inaugurée en 1968. La Société du téléski semble être dissoute dans la foulée. Suite à cette désaffectation, comme se plaint le ski-club de Finhaut au début des années 1970, le village n'a plus de remontées mécaniques (Barmaz, 1970).

En 1974 est émise l'idée de construire une piscine à Finhaut. Une souscription publique est lancée et rencontre un grand succès auprès de la population, des propriétaires de chalets et des entreprises travaillant à Finhaut (Gay-Crosier, 1980). Une société coopérative est alors créée en juin 1974, la **Société des aménagements sportifs**, sous la présidence d'Henri Gay-Crosier, initiateur de l'idée. Lors de l'assemblée extraordinaire de juin 1975, la société décida de modifier le projet en optant pour la construction d'une piscine couverte et en portant son choix sur l'ancien bassin de l'Hôtel Bel-Oiseau, notamment à cause du fait qu'il est situé au centre du village. Cependant, faute de moyens, ce projet est repris par la commune en 1980 (cf. infra). La Société décide à partir de là de s'atteler au problème des remontées mécaniques : elle acquiert pour Fr. 15'000.- et met en service durant l'hiver 1980-1981 deux téléskis (Gratzl, 1981). En 1982, elle investit Fr. 170'000.- pour un nouveau téléski ainsi qu'une dameuse de pistes. Mais, faute de neige, cette installation ne peut fonctionner qu'une dizaine de jours durant la saison d'hiver (Gratzl, 1983). La même situation se produit en 1984 où, à cause d'une saison hivernale pourrie, l'exercice se boucle sur un déficit de Fr. 70'000.- (Guex, 1985).

#### TACHES ET OBJECTIFS DES ACTEURS POLITIQUES

Sur la question du tourisme, on constate durant ce forage un effort de la part des autorités politiques en ce qui concerne la représentation de la commune au sein de diverses sociétés touristiques ainsi que le regroupement des forces dans ce domaine. En 1960, l'assemblée générale de l'Office régional du Tourisme de Martigny a lieu à Finhaut et les délégués se voient souhaiter la bienvenue par Alphonse Lonfat, président de la commune (de Ravoire, 1960). Son successeur dès 1961, Georges Vouilloz, assiste régulièrement à cette assemblée générale, par exemple en 1966 et 1969. Il participe également à toutes les assemblées générales annuelles de la Société de développement de Finhaut, durant lesquelles il lui arrive d'intervenir pour donner des informations sur les questions qui concernent la

commune, par exemple en 1967 « *une demande de renseignements concernant un plan d'extension provoque l'intervention du président de commune, M. G. Vouilloz, qui donne des explications claires et détaillées à ce sujet* » (Barmaz, 1967a). Pourtant, malgré cette implication du président, la Société de développement écrit en 1969 à la commune pour lui faire part de « *son désir d'un contact plus étroit avec la municipalité pour étudier diverses possibilités d'aménagement et la création d'une commission du tourisme* » (Commune de Finhaut, 1969, séance du 18 juin). Concernant cette commission, le président de la commune propose qu'elle soit composée de deux membres de l'administration communale, de deux membres désignés par la Société de développement ainsi que d'un ingénieur-conseil ou un architecte compétent pour les questions d'aménagement (Commune de Finhaut, 1969). En janvier 1970 sont nommés Georges Vouilloz, président de la commune, et Gérard Gay-Crosier, conseiller, comme représentants de l'administration dans cette commission du tourisme (Commune de Finhaut, 1970). Celle-ci ne semble cependant pas avoir eu de grandes réalisations à son actif puisque nous n'en trouvons plus mention ensuite dans les procès-verbaux du Conseil communal. Ce dernier continue à traiter directement avec la Société de développement pour les questions touristiques. De plus, en 1975, suite à l'acceptation par le peuple valaisan de la loi sur le tourisme (cf. section 7.1), le Conseil communal reçoit le nouveau texte. Le président relève divers points qui concernent les communes et propose « *de déléguer à la société de développement tous les pouvoirs de la commune* » (Commune de Finhaut, 1975, séance du 12 décembre). De manière générale, nous pouvons relever que durant l'ensemble du forage, le tourisme revient assez peu dans les discussions et concerne surtout des demandes de la Société de développement, à deux exceptions près. La première concerne diverses études qui sont faites pour l'aménagement de domaines skiables dans la vallée du Trient. Le Conseil émet, tant en 1973 qu'en 1976 des réserves avant d'accepter ces études (Commune de Finhaut, 1973 ; 1976)<sup>118</sup>. La seconde exception est le projet de la piscine couverte. Nous le décrivons en détails ci-après car il permet de montrer toutes les difficultés liées à la réalisation d'une infrastructure touristique à Finhaut. Il s'agit en effet d'un des premiers si ce n'est du premier projet important autour duquel la commune et les sociétés touristiques vont devoir collaborer. Comme nous allons le constater, cela sera loin d'être facile.

En 1959 déjà, la Société de développement de Finhaut étudiait la question d'une piscine, mais, pour elle, le déficit d'accessibilité rendait sa réalisation difficile : « *lorsqu'on aura une route carrossable moderne reliant Finhaut à la grande artère internationale Martigny-Châtelard-Chamonix [...], alors peut-être ce projet deviendra-t-il réalité. En attendant, le développement de la station souffre d'un handicap et beaucoup de projets demeurent à l'état de rêve* » (Finhaut – assemblée générale de la Société de développement, 1959). En avril 1974 a lieu une séance entre le Conseil communal et un comité d'initiative en vue de la création d'une piscine. Après avoir félicité les initiateurs pour leur esprit d'entreprise, le président de la commune passe la parole à Henri Gay-Crosier, le principal promoteur du projet, qui présente un devis pour un montant de Fr. 180'000.- et annonce qu'une souscription publique a été menée et a permis de récolter Fr. 122'000.- (Commune de Finhaut, 1974). Le comité d'initiative demande que la commune prenne à sa charge la différence, soit environ Fr. 60'000.-. Lors d'une séance ultérieure, le Conseil accepte le principe de sa participation mais pour un montant fixe, soit Fr. 60'000.-, et non pour l'entier de la différence, au cas où le devis devrait augmenter. De plus, il refuse pour l'instant de se prononcer sur la prise en charge des déficits d'exploitation annuels (Commune de Finhaut, 1974). Au mois de juin, la Société des aménagements sportifs est créée, sous forme de coopérative, afin de gérer cette réalisation (cf. supra). Comme l'affirme son président Henri Gay-Crosier, il ne s'agit pas d'une « *société qui cherche à faire des*

---

<sup>118</sup> Nous ne nous attardons pas ici sur cette question car nous y reviendrons dans l'analyse du Capital ressourciel dans la section suivante.

*bénéfices [...] mais une coopérative qui vise le développement du village, pour le bien général* » (Bonnard, 1980). Le 13 mai 1975, le Conseil communal accorde l'autorisation de construire (Commune de Finhaut, 1975). Les responsables de la Société des aménagements sportifs se rendent bientôt compte que le montant prévu pour les travaux est clairement insuffisant et doivent chercher des financements. La bourgeoisie leur accorde un crédit de Fr. 50'000.- tandis que la commune lui refuse par contre un crédit supplémentaire (Gay-Crosier, 1980). Face à l'impossibilité de la Société de construire la piscine, la commune reprend le projet à son compte. Le 30 décembre 1979, l'Assemblée primaire de Finhaut accepte par 109 voix contre 71 et 3 bulletins blancs de contracter un emprunt de Fr. 500'000.- pour la construction d'une piscine couverte dont le coût total est estimé à Fr. 650'000.- (Bruchez, 1980). La population apparaît ainsi assez divisée sur cet objet, 40 % des habitants l'ayant rejeté. Les opposants trouvent qu'il s'agit d'une réalisation chère à la construction et à l'entretien pour une population indigène de seulement 380 à 400 habitants et estiment « *que la commune avait des travaux plus urgents à réaliser tels que corrections de routes, canalisations d'égouts, aucun projet d'épuration n'ayant été encore présenté à l'assemblée primaire* » (Bruchez, 1980). Au début du mois d'août 1980, afin de trouver les Fr. 150'000.- restants, la commune lance un appel en plus-values, c'est-à-dire décide de faire participer les personnes qui retireraient un bénéfice de cette construction, soit les hôteliers, les commerçants ainsi que les propriétaires de résidences secondaires (Bonnard, 1980). Ceux-ci forment alors un groupe d'opposition et commencent à signer une pétition demandant au Conseil de revenir sur sa décision (Finhaut, 1980). Leurs arguments sont que les finances communales sont saines, que la commune peut supporter seule cette construction et que dans la présentation du projet à l'Assemblée primaire pour le vote, il n'a jamais été fait mention de faire appel aux plus-values. La Société de développement, réunie en assemblée extraordinaire, s'oppose officiellement à cette décision d'appel aux plus-values et nomme une commission chargée de dialoguer avec le Conseil communal et le convaincre d'abandonner cette idée. De plus, elle regrette « *qu'aucun membre du conseil communal n'ait jugé bon de représenter la commune, en remplacement du président qui s'était excusé. Il serait bon que ces deux partenaires, qui recherchent le bien de la même région, marchent la main dans la main* » (Piscine couverte de Finhaut : la société de développement opposée aux « plus-values », 1980). Face à cette opposition et ayant conscience que cet appel va retarder le projet, le Conseil communal décide, à sa majorité, de renoncer à ce mode de financement (Guex, 1982). Il convoque alors l'Assemblée primaire en juin 1981 pour lui demander l'autorisation de contracter un emprunt supplémentaire de Fr. 300'000.- pour le financement de la piscine couverte. Les opposants ont cette fois gain de cause puisque cet objet est refusé par 107 voix contre 75. Les raisons sont les mêmes que lors de la votation de 1979, à savoir qu'ils estiment que d'autres travaux sont plus urgents à réaliser (équipements collectifs de base, réseau d'égout, liaison avec Salvan, etc) (Bruchez, 1981). Malgré cette opposition, le Conseil communal fait tout de même débiter les travaux. L'un des opposants fustige dans la presse la majorité PDC du Conseil communal, parlant de « *mépris des autorités pour leurs concitoyens* » et de « *magouilles douteuses* » (Bruchez, 1981). Cependant, l'Assemblée primaire avait préalablement accepté le principe d'un emprunt de Fr. 500'000.- en décembre 1979. Le financement de l'ouvrage se fait donc par emprunt, celui-ci étant constitué d'un prêt LIM<sup>119</sup> de Fr. 300'000.- et d'un emprunt de Fr. 200'000.- auprès d'une banque (Guex, 1982). Les travaux de construction de la piscine démarrent en octobre 1981 et la piscine couverte est ouverte au public le 12 décembre 1982 (De nouveaux atouts touristiques, 1982).

---

<sup>119</sup> La loi fédérale du 28 juin 1974 sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne (loi LIM) a pour objectif d'améliorer les conditions d'existence dans les régions de montagne par l'octroi d'une aide sélective destinée à faciliter les investissements en faveur de projets d'équipement (Art. 1).

Hormis les tâches de gestion routinière de la commune, la question des routes est celle qui revient le plus souvent dans les discussions du Conseil durant cette période, comme d'ailleurs dans le forage précédent (cf. section 6.2). C'est d'abord le tronçon de route entre le village de Finhaut et Giétroz, l'un des hameaux de la commune, qui est concerné. Le Conseil discute de cette correction en novembre 1962. Etant donné que le devis s'élève à Fr. 250'000.-, il décide de présenter le projet au Grand Conseil sous forme de décret pour obtenir des subsides cantonaux (Commune de Finhaut, 1962). Proposé en janvier 1963, ce décret<sup>120</sup> sera adopté sans discussion par le Grand Conseil. Il stipule que les travaux de correction du chemin muletier Finhaut-Giétroz sont déclarés d'utilité publique (Art. 1), que l'Etat contribue aux frais à raison de 50 % des dépenses, évaluées à Fr. 250'000.- (Art. 2 et 3) et que la commune de Finhaut doit faire l'avance des frais, que l'Etat lui remboursera par annuité de Fr. 50'000.- (Art. 4 et 5). Conformément à ce décret et étant donné que la commune doit avancer le montant total des travaux, l'Assemblée primaire autorise à l'unanimité des membres présents le 24 mars 1962 un emprunt de Fr. 250'000.- auprès de la Caisse de Crédit Mutuel de Finhaut (Commune de Finhaut, 1962). Le projet routier principal qui va occuper les autorités communales concerne la liaison entre Finhaut et la route de la Forclaz. Après la signature de la concession pour le barrage d'Emosson, des pourparlers furent engagés avec la société Emosson SA (ESA) pour l'intéresser à la construction de cette route. Se succèdent à ce sujet de nombreuses séances, tant du Conseil communal que des délégués du Conseil avec les représentants des communes concernées, avec ESA ou encore avec le Département des travaux publics. Les discussions touchent principalement à la question du financement de cette route, dont le coût atteint huit millions. Un décret<sup>121</sup> est voté au Grand Conseil en mai 1965 stipulant que la participation de ESA est réglée par une convention passée entre les intéressés (Art. 3) et que le solde est réparti entre l'Etat et les communes de Finhaut, Martigny, Martigny-Combe et Trient conformément à la loi sur les routes (Art. 4). La convention en question fixe la répartition ainsi : 60 % des frais pour ESA, 28 % pour le Canton du Valais et 12 % pour les communes (Finhaut possède enfin sa route, 1968). Cependant, si le barrage ne se construit finalement pas, ESA demande que sa participation baisse à 15 %, ce qui lui est accordé, tandis que le Canton paierait le 80 % (Commune de Finhaut, 1965). Le 25 avril 1965, l'Assemblée primaire de Finhaut accepte l'octroi d'un crédit de Fr. 800'000.- pour la construction de cette route. Après trois ans de travaux, la route Finhaut-Châtelard est inaugurée le 26 novembre 1968, soit près de 40 ans après la première demande dans ce sens du Conseil communal (Finhaut possède enfin sa route, 1968).

Concernant l'hydro-électricité, nous avons noté dans le forage précédent la signature en 1955 de l'acte définitif de la concession entre la commune de Finhaut et la société Emosson SA. Cette convention prévoit notamment le versement de Fr. 36'000.- au plus tard huit ans après la signature. Conformément à cet acte, ce versement est effectué en 1963 à la commune (Commune de Finhaut, 1963). Comme ce nouveau barrage est prévu à l'extrême limite du pays et qu'il faut, pour des raisons juridiques et de sécurité, qu'il soit entièrement sur sol suisse, une convention est signée en 1964 entre la Suisse et la France au sujet de l'aménagement hydro-électrique. Une deuxième convention est conclue en 1976 et prévoit un échange de territoires entre les deux pays, à savoir que la France cède une partie de ses terrains pour que le barrage soit entièrement sur sol suisse et la Suisse lui donne l'équivalent afin que la centrale électrique soit entièrement en France, sur la commune de Vallorcine (Coquoz, 1992). En lien avec cet aménagement hydro-électrique d'Emosson, la commune accepte de louer à la société ESA les terrains nécessaires pour l'implantation des cantines et baraquements divers du chantier au col de la Gueulaz (Commune de Finhaut, 1968). De même, l'Assemblée primaire approuve la même

<sup>120</sup> Décret du 30 janvier 1963 concernant la correction du chemin muletier Finhaut-Giétroz, sur le territoire de la commune de Finhaut

<sup>121</sup> Décret du 14 mai 1965 concernant la construction d'une route communale reliant Finhaut à la route alpestre de La Forclaz

année par 56 voix pour et 5 contre la vente de l'alpage d'Emosson à ESA pour la somme de Fr. 400'000.- (Commune de Finhaut, 1968). Hormis les négociations pour ce troisième barrage, ce forage voit également les discussions concernant le renouvellement de la concession du barrage de Barberine. En 1966, les CFF envoient une requête à la commune de Finhaut pour lui demander le renouvellement de la concession qui lui a été accordée en 1917 pour 50 ans et qui arrive donc à échéance en 1967 (Commune de Finhaut, 1966). Une séance est convoquée à la fin de l'année 1967 par le Service cantonal des Eaux et réunit les communes intéressées par ce renouvellement des concessions CFF, de manière à arrêter une procédure conjointe (Commune de Finhaut, 1967). Le président et le vice-président de Finhaut s'y rendent. Après plusieurs discussions, la commune reçoit en juillet 1968 une proposition des CFF concernant les nouvelles redevances à payer, valables dès le renouvellement, soit juillet 1967 (Commune de Finhaut, 1968). C'est seulement en décembre 1969 que l'accord définitif est conclu, après une dernière entrevue à Sion entre les CFF, le Service cantonal des Eaux et les représentants des communes (Commune de Finhaut, 1969). La concession de 1917 est ainsi prolongée de 50 ans. Du fait de l'augmentation, votée par la Confédération, du prix du cheval-force, les redevances hydrauliques s'accroissent sensiblement par rapport à 1917 (cf. infra) (Barmaz, 1969).

#### MOYENS D'ACTION PUBLIQUE MOBILISES

Pour le moyen d'action **argent**, nous pouvons relever que les recettes communales vont fortement augmenter durant ce forage, grâce à l'hydro-électricité. De manière générale, durant ce forage, c'est ce secteur qui fournit la majorité des recettes de la commune grâce aux redevances annuelles (cf. Figure ci-dessous) :

#### Comparaison de trois postes de recettes pour l'administration générale de Finhaut, entre 1961 et 1983

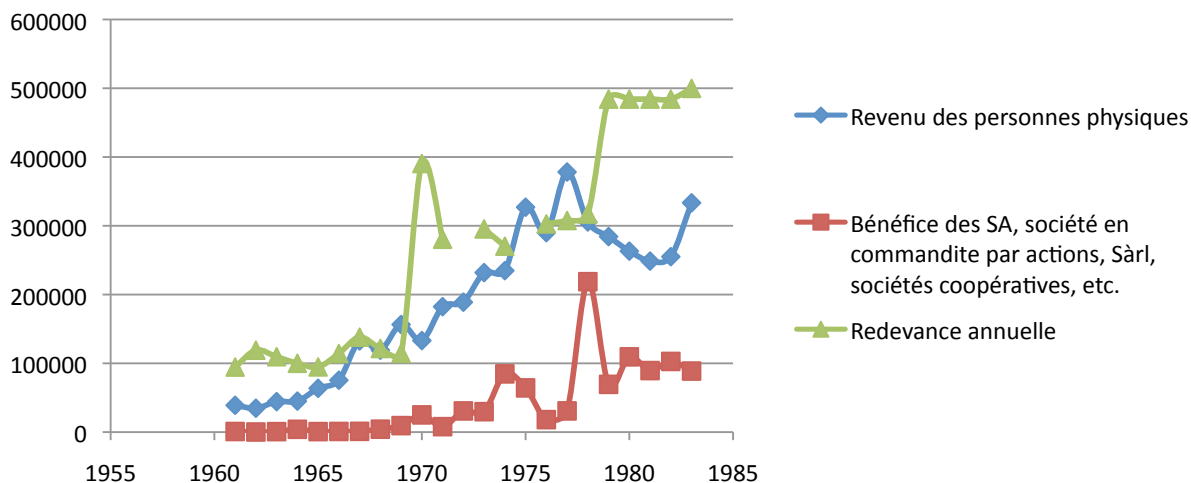


Figure 13 : Comparaison des trois postes de recettes pour l'administration générale de Finhaut entre 1961 et 1983. Seule la redevance hydro-électrique annuelle est considérée ici, c'est-à-dire sans les versements périodiques pour les concessions, ni les impôts des CFF. Source : (Guex, 2013).

Comme on peut le constater, la mise en service du troisième barrage à Finhaut, celui d'Emosson, et le renouvellement de la concession de Barberine font exploser les redevances CFF, qui passent de Fr. 95'000.- en 1965 à Fr. 500'000.- en 1984. A côté de ces redevances CFF, il faut ajouter les impôts liés à l'hydro-électricité. Ceux-ci s'élèvent à Fr. 40'000.- en 1965, Fr. 319'000.- en 1975 et Fr. 369'000.- en 1985 (Gay-Balmaz, 1998). Rappelons également la vente pour Fr. 400'000.- de l'alpage d'Emosson à ESA en 1968. La commune participe chaque année à combler le déficit du Martigny-Châtelard avec

les autres communes concernées. Par exemple, elle verse à cette fin Fr. 6'000.- en 1970, Fr. 24'000.- en 1975 et Fr. 45'000.- en 1980 (Comptes de la commune de Finhaut<sup>122</sup>, 1970 ; 1975 ; 1980). Concernant les autres sociétés, nous pouvons relever que leur situation financière est nettement moins enviable que celle de la commune : la Société de Développement a très peu de moyens, ce qui la réduit à un champ d'activités restreint (panneaux d'affichage, bancs, sentiers, animations), la Société anonyme des transports Emosson-Barberine (SATEB) qui exploite le parc d'attractions du Châtelard connaît chaque année des déficits, tout comme la Société des aménagements sportifs qui exploite le domaine skiable.

Le moyen d'action **droit** va être plusieurs fois activé par les acteurs politiques locaux durant ce forage, en particulier concernant l'obtention de subsides cantonaux pour les routes. La commune va en effet obtenir en 1963 et en 1965 un décret du Grand Conseil attribuant au Canton du Valais une partie des frais pour la construction de routes (cf. supra). Notons que si lors de la votation du premier décret en 1963, le président de Finhaut est député au Grand Conseil, la commune n'a plus de représentant cantonal en mai 1965, au moment de la votation du deuxième décret. Cette faiblesse du moyen d'action organisation ne semble donc pas préteriter l'obtention du moyen d'action droit. Relevons que le décret de 1965 prévoit, outre l'allocation de subsides, l'attribution de la direction des travaux au Département cantonal des travaux publics. Lorsqu'en 1966, le Conseil communal de Finhaut demande, suite à une pétition d'habitants, de modifier le tracé de la route Châtelard-Finhaut, le Département des travaux publics refuse catégoriquement d'entrer en matière sur une quelconque modification du tracé arrêté en son temps (Commune de Finhaut, 1966). Ainsi, si le décret cantonal permet une subvention des travaux par le Canton, il implique également une perte de marge de manœuvre de la part de la commune.

Du point de vue de l'**organisation** et des réseaux d'acteurs, on peut tout d'abord relever qu'entre 1961 et 1965, le président de la commune, Georges Vouilloz, exerce comme député au Grand Conseil valaisan. Puis, entre 1965 et 1973, Finhaut ne sera pas représenté au Parlement cantonal. Deux députés suppléants se succéderont ensuite, Charles Lugon-Moulin, notamment secrétaire de la Société du téléski entre 1973 et 1977, et Clair Gay-des-Combes entre 1977 et 1981. Ce dernier est le secrétaire-caissier de la Société de développement de Finhaut et a exercé comme conseiller communal durant la législature 1972-1976, sans être réélu en 1976. Il est également président de la Société du téléski (Barmaz, 1965a). Outre ces personnes cumulant plusieurs fonctions, on peut relever le fait que Louis Rebord, le directeur du Martigny-Châtelard, dirige également la Compagnie du Chemin de fer Martigny-Orsières et est le vice-président du Conseil d'administration du Télésiège de la Creusaz SA. Son successeur dès 1969 à la direction de la Compagnie Martigny-Châtelard, Alexis Coquoz, se trouve quant à lui dans plusieurs organisations touristiques : président de la Société de développement de Salvan et membre du comité de l'Office Régional du Tourisme de Martigny et de celui de l'Union Valaisanne du Tourisme. Clair Gay-des-Combes, le secrétaire et caissier de la Société de développement, essaye, durant son mandat de conseiller communal, de tirer parti de sa multipositionnalité. Par exemple, il présente un projet de domaine skiable au Col de Balme « *et demande au Conseil de s'intéresser à cette affaire* » (Commune de Finhaut, 1973, séance du 4 mai). De même en 1975 dans la discussion concernant l'application de la nouvelle loi sur le tourisme, c'est également lui qui fournit les informations à la commune concernant les taxes de séjour (Commune de Finhaut, 1975). Pourtant, comme nous avons pu le voir dans les objectifs des autorités politiques, le tourisme n'est pas l'objet prioritaire. Les acteurs touristiques sont, de manière générale,

---

<sup>122</sup> Archives cantonales de l'Etat du Valais

insuffisamment représentés au sein du Conseil communal pour que le tourisme soit mieux considéré (cf. moyen d'action personnel infra).

Le moyen d'action **consensus** quant à lui est relativement absent durant ce forage. Comme nous l'avons relevé à plusieurs reprises, la commune et la Société de développement ne semblent pas vraiment travailler de concert. La Société de développement demande en 1969 d'avoir des contacts plus étroits avec le Conseil communal et s'oppose en 1980 à l'appel en plus-values lancé par la commune pour financer la construction de la piscine. Et si non seulement l'entente entre la commune et la société développement est délicate, tout n'est pas clair au sein même de la société de développement. En effet, le lendemain de la séance durant laquelle elle s'oppose aux plus-values, les membres de la Société découvrent dans le quotidien romand *Le Matin* une interview d'Henri Gay-Crosier, président de la Société, déclarant que chacun est prêt à payer les plus-values, contrairement à ce qui avait été décidé la veille (Bonnard, 1980 ; Piscine couverte de Finhaut : la société de développement opposée aux « plus-values », 1980). Cette affaire de la piscine sèmera également la discorde au sein de la Société des Aménagements sportifs. A l'Assemblée générale de 1981, le comité prie le président de présenter sa démission mais ce poste devenu vacant est refusé par toutes les personnes auxquelles il est proposé : « *c'est la preuve d'un malaise réel et qui dure depuis longtemps* » (Finhaut : à quand les émeutes ?, 1981).

Du point de vue du **soutien politique**, nous nous intéressons à voir dans quelle mesure les autorités communales sont soutenues par la population. Concernant le projet de l'infrastructure touristique qui est la piscine, nous avons vu que la première demande d'emprunt en 1979 était acceptée par la population par environ 60 % des voix, tandis que la deuxième en 1981 est rejetée avec le même pourcentage de voix. Ce faible soutien politique au projet de la piscine est clairement lié à l'absence de consensus sur cet objet, comme nous venons de le voir dans le paragraphe précédent. Cependant, hormis pour ce cas, l'Assemblée primaire, de manière générale, soutient les différentes demandes sur lesquelles elle doit se prononcer, par exemple pour l'emprunt pour la réfection de la route Finhaut-Giétroz en 1963, accordé à l'unanimité des membres présents (Commune de Finhaut, 1963) ou pour la vente de l'alpage d'Emosson en 1968. Notons que ce dernier objet n'a pas beaucoup intéressé les électeurs de Finhaut puisque sur 146 inscrits sur les listes électorales, seuls 61 étaient présents, soit un taux de participation de 42 %. Et parmi ceux-ci, cinq ont rejeté la vente (Commune de Finhaut, 1968).

Pour le **personnel**, nous pouvons noter que les acteurs politiques ne sont, d'une manière générale, pas impliqués professionnellement dans le tourisme. Le président de la commune entre 1960 et 1972, Georges Vouilloz, est buraliste postal. Lors de son élection, il exerce la fonction de secrétaire de la Société de développement mais démissionne pour ne pas cumuler les charges (Barmaz, 1960). Notons également qu'il n'y a aucune professionnalisation des fonctions politiques. En effet, le salaire du président de la commune s'élève, dans les années 1950, à Fr. 1'200.- annuel (Commune de Finhaut, 1961), alors qu'à cette époque le salaire mensuel d'un employé est de Fr. 1'025.- (Office fédéral de la statistique, 1960). Au début 1961, une discussion a lieu au sein du Conseil communal pour adapter ce salaire. Le Conseil propose de le porter à Fr. 2'000.- plus les frais de représentation, mais le président Georges Vouilloz refuse une telle augmentation et ramène le salaire à Fr. 1'800.- par année plus les frais de représentation (Commune de Finhaut, 1961).

Enfin, concernant le moyen d'action **information**, nous pouvons relever que le Conseil communal semble conscient qu'il leur fait défaut dans le cas du renouvellement des concessions CFF en 1966. Lorsqu'il reçoit une lettre des CFF à ce sujet, il décide



*« de s'adjoindre les lumières d'une personnalité spécialisée dans ces questions et charge le président de prendre contact avec M. Paul de Courten, ancien conseiller national et avocat à Monthey, pour lui demander de bien vouloir assister la commune de Finhaut dans les transactions que nécessitera le renouvellement de cette concession »* (Commune de Finhaut, 1966, séance du 8 janvier).

Cette stratégie s'avère payante, le nouvel accord conclu se faisant à la satisfaction de la commune (Barmaz, 1969).

#### TYPE DE REGIME URBAIN

Il reste à reprendre les différents éléments principaux pour identifier le type de régime urbain durant cette période. Concernant les acteurs, nous avons relevé une stabilité de la répartition des sièges au Conseil communal avec trois pour le PDC, un pour les radicaux et un pour les socialistes. Cependant, les conseillers sortants ne sont pas toujours réélus par la population pour un nouveau mandat. Les hôteliers voient, de leur côté, leur nombre diminuer et nous avons pu relever que peu s'impliquaient pour le développement de la station, la plupart se contentant de la clientèle fidèle traditionnelle. La Société de développement dispose, elle, de peu de moyens financiers et de peu de membres, ce qui fait que ses réalisations sont limitées. Nous avons pu constater durant ce forage, l'apparition de plusieurs nouvelles sociétés liées au tourisme : la Société anonyme des transports Emosson-Barberine (SATEB), la Société du téléski de la Barmaz ainsi que la Société coopérative des aménagements sportifs. Cependant, elles manquent cruellement du moyen d'action argent, leur exercice annuel se concluant à chaque fois par des déficits d'exploitation. Concernant les thématiques de ce forage, le tourisme revient assez peu dans les discussions du Conseil communal. Nous avons vu que les relations entre la commune et la Société de développement à ce sujet étaient loin d'être optimales. Un seul conseiller est impliqué dans la Société de développement et essaie d'intéresser ses collègues à cette problématique. Mais de manière générale, les acteurs touristiques ne sont pas assez représentés au sein du Conseil communal pour que celui-ci soit mieux considéré, comme nous l'avons vu dans l'analyse du moyen d'action organisation ci-dessus. Il manque un consensus entre les différentes entités concernées, mais également au sein même de ces sociétés, notamment la Société de développement et la Société des aménagements sportifs. Nous nous sommes attardés sur le projet de la piscine couverte de Finhaut, qui représente le premier grand projet dont l'initiative vient d'acteurs locaux. Mais la collaboration qu'il nécessite entre la commune, la Société de développement ainsi que la Société des aménagements sportifs se fera difficilement. De plus, les citoyens finhautois soutiennent tout d'abord le projet avant de refuser plus tard une rallonge de crédits. Ce projet sera source d'ambiance délétère, tandis que sont dénoncés des magouilles douteuses. Nous avons également mentionné que le téléski de la Barmaz avait dû être désaffecté en 1968 à cause de la nouvelle liaison routière pour le barrage d'Emosson, sans qu'il soit remplacé ailleurs. Cela montre bien selon nous l'ordre des priorités. Il faudra alors attendre le début des années 1980 pour voir deux nouveaux téléskis être installés par la Société des Aménagements sportifs. Ensuite, nous avons vu que l'hydro-électricité était une thématique qui revenait souvent durant ce forage, avec la concession à l'entreprise Emosson SA ainsi que le renouvellement des concessions CFF. Ce secteur permet d'augmenter fortement les recettes communales tout au long du forage. Enfin, comme pour le forage précédent, la question des routes est à nouveau centrale ici. Après près de 40 ans d'attente, Finhaut est en 1968 relié à la route internationale de la Forclaz, en grande partie grâce Emosson SA, qui a pris à sa charge le 60 % des frais de construction.

Nous pouvons alors conclure qu'il s'agit ici d'un régime de développement. En effet, les acteurs, en particulier ceux communaux, ont des projets qu'ils s'efforcent de faire aboutir grâce aux moyens

d'action qu'ils ont à leur disposition, notamment l'argent, l'organisation, le soutien politique et le droit. Ces projets concernent majoritairement deux pôles, identiques au ceux du forage précédent, soit l'accessibilité et l'hydro-électricité. Le tourisme, hormis le projet de la piscine couverte, est nettement en retrait par rapport aux deux autres thématiques. De plus, ce projet de piscine se voit manquer de soutien politique, la population refusant un deuxième emprunt pour son financement. Nous pouvons ajouter également que la SATEB ainsi que la Société des aménagements sportifs et celle du téléski, qui apparaissent dans ce forage notamment dans un but de développement touristique, et la Société de Développement, manquent tant de moyens financiers que de consensus et d'organisation. Le régime de développement est donc ici similaire à celui du forage précédent, orienté vers l'accessibilité et l'hydro-électricité.

### 7.3 Capital Ressourciel : la création d'une station de ski aux Esserts

L'enjeu ressourciel sur lequel nous nous penchons pour ce forage entre 1960 et 1980 concerne la création d'un domaine skiable aux Esserts. Celui-ci permettrait à Finhaut de s'adapter aux pratiques touristiques des sports d'hiver. Comme il est souligné à l'époque, « *dans un avenir plus ou moins rapproché la station de Finhaut devra obligatoirement choisir entre une vie végétative et la création d'une station d'hiver* » (Dayer, 1966). En effet, l'économie communale est basée sur le secteur tertiaire, dans lequel les fonctionnaires de douanes et les CFF jouent un rôle important mais en régression. Seul le tourisme a des chances d'offrir de nouveaux emplois sur place. Mais si l'offre touristique de Finhaut est peu importante l'été, elle est inexistante en hiver (Bureau CEPA, 1976). La station



Figure 14 : Carte de la région. Source : google maps

prévue aux Esserts, même si elle ne situe pas sur la commune de Finhaut mais sur celle de Trient (cf. carte ci-contre), s'inscrit cependant dans le cadre de l'aménagement général de la région et est appelée à jouer un rôle essentiel dans le développement économique de Finhaut également car une liaison est prévue depuis Châtelard-frontière par route et par chemin de fer et permettrait à la population locale d'accéder aux postes de travail ainsi qu'aux skieurs de se loger dans les hôtels de Finhaut (Bureau CEPA, 1976). Cela rendrait donc possible l'exploitation des lits hôteliers en hiver, puisque dans les années 1970, les arrivées hôtelières à Finhaut concernent l'été pour la grande majorité (entre 85 et 90 %) et, par conséquent, les hôtels accusent des taux d'occupation trop bas pour être rentables (par exemple 25 % des lits disponibles en 1975<sup>123</sup>) (OFS). Le projet prévu mentionne un domaine skiable d'une capacité totale comprise entre 5'200 et 8'500 skieurs, ce qui nécessiterait environ 3'500 lits touristiques. Les emplois créés sont estimés à 580, dont 290

<sup>123</sup> Autrement dit, un lit hôtelier à Finhaut est occupé en moyenne une nuit sur quatre.

permanents (Bureau CEPA, 1976). Pour être réalisée, cette station implique cependant le défrichement de la forêt qui se trouve sur le territoire des Esserts. Si l'on étudie cette problématique du point de vue ressourciel, trois ressources sont concernées : la forêt, le sol et le paysage. L'usage du sol comme support d'infrastructures touristiques et de loisirs va entrer en conflit avec l'usage de conservation de la forêt ainsi qu'avec l'usage de la forêt comme protection contre les avalanches, puisque la construction de la station nécessite le défrichement de parcelles qui se situent dans des couloirs d'avalanches. Cet usage du sol comme support d'infrastructures touristiques et de loisirs est également en rivalité avec l'usage esthétique du paysage, puisqu'il suppose la construction de lourds équipements, étant donné que la station projetée doit être créée ex nihilo.

#### ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

Les droits de propriété sont clairement définis sur la ressource sol puisque celui-ci appartient, au lieu-dit les Esserts, à Jean-Louis Hugon, le promoteur du projet. Selon l'Art. 667 du Code civil suisse, « *la propriété du sol emporte celle du dessus et du dessous, dans toute la hauteur et la profondeur utiles à son exercice* ». Ainsi, la forêt située sur la parcelle appartient également au propriétaire du sol. Il s'agit ainsi, dans ce cas, d'une forêt privée. Rappelons, comme nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, que le Code civil suisse garantit la propriété privée dans les limites de la loi (Art. 380). Pour le cas du paysage, il n'existe pas de droits de propriété sur celui-ci car il n'est pas considéré comme un objet par le Code civil suisse (cf. section 5.3.1). L'Article 702 du Code civil suisse permet cependant au droit public de limiter la propriété privée pour certaines raisons, notamment la protection des sites. Bisang, Nahrath et Thorens (2000) relèvent alors qu'il y a un double niveau d'attribution des compétences sur la ressource avec les propriétaires fonciers comme propriétaires matériels des éléments qui constituent le paysage et l'Etat comme propriétaire implicite du paysage. Ce double niveau est source de tension car les propriétaires fonciers, détenteurs de droits de propriété formels sur les éléments matériels composant le paysage, peuvent voir leurs usages de ces biens limités par l'Etat. Les tensions peuvent être d'autant plus fortes que les acteurs sont situés à ces échelons institutionnels différents, les propriétaires implicites étant généralement des acteurs de niveau cantonal, national ou international, tandis que les propriétaires fonciers agissent à l'échelle locale.

Concernant les politiques publiques, au niveau fédéral, la loi sur les forêts<sup>124</sup> date de 1902. Celle-ci décrète que c'est la Confédération qui exerce la haute surveillance sur la police des forêts dans toute l'étendue du territoire suisse. Le chapitre III<sup>ème</sup> de cette loi concerne les forêts publiques tandis que le IV<sup>ème</sup> a trait aux forêts des particuliers. Relevons également l'Art. 31 qui instaure que « *l'aire forestière de la Suisse ne doit pas être diminuée* ». Dans l'ordonnance d'exécution<sup>125</sup> de cette loi, le Conseil fédéral pose les conditions dans lesquelles des défrichements peuvent être autorisés (Art. 26). Le requérant doit notamment apporter la preuve qu'il existe un besoin prépondérant primant sur l'intérêt de conserver la forêt. De plus, il faut qu'aucune raison de police ne s'oppose au défrichement et enfin que l'ouvrage qui nécessite le défrichement ne puisse être construit qu'à cet endroit-là. Sur la question de la protection du paysage, l'inscription en 1962 de l'article 24<sup>sexies</sup> dans la Constitution fédérale apparaît comme le premier fondement constitutionnel explicite du droit conféré à l'Etat de protéger la nature et le paysage (Sauthier, 2013). En particulier, l'alinéa 2 mentionne que « *la Confédération doit, dans l'accomplissement de ses tâches, ménager l'aspect caractéristique du paysage et des localités* ». La Loi sur la protection de la nature et du paysage<sup>126</sup> précise que « *par l'accomplissement d'une tâche de la Confédération au sens de l'art. 24<sup>sexies</sup>, al. 2, de la constitution, il*

<sup>124</sup> Loi du 11 octobre 1902 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts

<sup>125</sup> Ordonnance du 1<sup>er</sup> octobre 1965 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts

<sup>126</sup> Loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN)

*faut entendre notamment [...] l'octroi d'autorisation de défrichements* » (Art. 2, al. 1). Cependant, de manière générale, cette loi prend avant tout la forme d'une législation d'exécution cantonale, dans laquelle les tâches de protection sont du domaine de compétences des cantons tandis que celles de la Confédération restent en principe relativement limitées (Gerber, 2006). Du point de vue de l'aménagement du territoire, l'Arrêté fédéral urgent<sup>127</sup> de 1972 constitue une étape importante dans la mise sous protection de certaines terres pour en limiter ou en empêcher l'occupation et l'utilisation pour la construction (Art. 1). Cet arrêté reprend le principe des espaces naturels protégés tels que les conçoit la LPN et « *inscrit ces espaces dans une logique de zonage propre à la philosophie de l'aménagement du territoire, préfigurant ainsi les futures zones protégées de la LAT* » (Nahrath, 2000, p. 86). Cette dernière<sup>128</sup>, datant de 1979, répartit les compétences d'aménagement entre la Confédération, les cantons et les communes et fixent les principes que chacun doit respecter, dont le fait que « *le paysage doit être préservé. Il convient notamment [...] de maintenir la forêt dans ses diverses fonctions* » (Art. 3, al. 2, lettre e). Cependant, l'Art. 1, al. 1 prescrit également la nécessité de tenir compte, en plus des données naturelles, « *des besoins de la population et de l'économie* ».

Au niveau cantonal valaisan, une loi forestière<sup>129</sup> est votée par le Grand Conseil en 1910, pour adapter la législation suite à la loi fédérale de 1902 sur les forêts. Elle poursuit ainsi deux buts : « *mettre le régime forestier cantonal en complète harmonie avec la législation fédérale sur la matière et [d'] introduire les améliorations désirables par la pratique* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1910, p. 19). Les deux autres lois fédérales dont nous avons parlé ne connaîtront pas, durant la période qui nous intéresse ici, de lois d'application cantonales. En effet, la loi d'application<sup>130</sup> de la LAT date de 1987 et celle<sup>131</sup> de la LPN de 1998. Concernant plus spécifiquement notre problématique, le Grand Conseil vote en 1979 un décret<sup>132</sup> en vue de la correction d'une route cantonale destinée à desservir la station qui va se créer aux Esserts. Ce décret instaure que cette correction est déclarée d'utilité publique (Art. 1) et que les frais, dont le devis s'élève à Fr. 8 millions de francs seront répartis entre le canton et les communes intéressées (Art. 4), celles-ci étant celles de Trient, Finhaut et Martigny (Art. 3). Enfin, au niveau communal, en vue de la création des Esserts qui se situe, rappelons-le sur son territoire, la commune de Trient a dû réaliser un plan de quartier, qui a été approuvé par le Conseil d'Etat le 6 décembre 1974.

Dans l'identification du type de régime institutionnel, nous pouvons relever pour commencer que l'étendue est assez forte puisque les différents usages qui nous intéressent ici sont explicitement régulés, à l'exception de la question des droits de propriété sur le paysage. Le problème de la cohérence touche ensuite notamment à la coordination entre les mesures d'exploitation des ressources et celles de protection. Or, les deux types de mesure ne sont pas hiérarchisés et la question de savoir lesquels favoriser est liée à une pesée des intérêts entre les impératifs d'exploitation et ceux de protection. L'Art. 26 de l'Ordonnance sur les forêts n'accorde une autorisation de défrichement que si le requérant prouve qu'il existe un « *besoin prépondérant* » primant sur l'intérêt de conserver la forêt. De même, l'Art. 1 de la LAT indique autant la nécessité de tenir compte des besoins de la population et de l'économie que la protection du paysage. Il n'y a ainsi pas de hiérarchie de valeurs en soi, ce qui

<sup>127</sup> Arrêté fédéral urgent du 17 mars 1972 instituant des mesures urgentes en matière d'aménagement du territoire

<sup>128</sup> Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT)

<sup>129</sup> Loi forestière du 11 mai 1910

<sup>130</sup> Loi du 23 janvier 1987 concernant l'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire

<sup>131</sup> Loi du 13 novembre 1998 sur la protection de la nature, du paysage et des sites

<sup>132</sup> Décret du 18 mai 1979 concernant la correction de la route Tête-Noire – Les Jours, sur le territoire de la commune de Trient

nécessite une pesée des intérêts au cas par cas et une interprétation qui peut varier. Ce manque de coordination rend le régime partiellement incohérent et en fait un régime complexe.

#### ARRANGEMENTS DE REGULATION LOCALISES

Il reste à voir les positions, les stratégies et les manières de mobiliser les règles du régime institutionnel de la part des différents protagonistes concernant cet enjeu ressourciel. Nous pouvons noter pour commencer que le Conseil communal voit au milieu des années 1960 son attention attirée sur la nécessité d'une dynamisation du tourisme hivernal. En 1965, la propriétaire du café du Perron lui adresse une requête pour l'autoriser à fermer temporairement son café pendant l'hiver, « *invoquant le peu de rapport de l'établissement en morte-saison* » (Commune de Finhaut, 1965, séance du 4 septembre). Le Conseil communal refuse cette demande, en s'appuyant sur l'Art. 36 de la loi<sup>133</sup> sur les hôtels, auberges et débits de boisson stipulant que « *la concession peut être considérée comme éteinte si, à défaut de justes motifs, le concessionnaire suspend l'exploitation pendant plus de deux mois* ». Il ne considère ainsi pas que le fait qu'il y ait trop peu de clients en hiver soit un juste motif de suspension de l'exploitation. Il est également intéressant de relever que, outre le projet de la station des Esserts, le Conseil communal est impliqué dans trois autres études de domaines skiables dans la vallée du Trient, soit à Fenestral, à Salanfe ainsi qu'au Col de Balme. Notons cependant qu'aucun des trois ne se situent directement sur la commune de Finhaut<sup>134</sup>. Concernant les deux premiers, il vote à l'unanimité l'appui aux deux études préliminaires mais, conscient que « *les difficultés viendront dans le domaine de la réalisation* », émet quelques réserves, notamment le fait que le comité d'action fasse le nécessaire afin que la commune puisse poser des installations librement (Commune de Finhaut, 1973, séance du 9 mai). Notons que les communes d'Evionnaz et de Salvan ainsi que les bourgeoisies d'Evionnaz et de St-Maurice sont également parties prenantes (Télécabine de la Creusaz : sur la bonne pente, 1979).

Pour le projet des Esserts sur lequel nous nous penchons plus spécifiquement ici, une commission est chargée d'étudier le décret que doit voter le Grand Conseil pour la correction de la route menant à la future station (cf. supra). Assistent notamment aux séances le président ainsi que le vice-président de la commune de Finhaut, le président et un conseiller de Trient ainsi que M. Hugon le promoteur du projet (Grand Conseil du Canton du Valais, 1979). La justification de cette demande se fait en ces termes :

*« Les Jeurs et les Esserts forment une zone marginale, située sur le territoire de la commune de Trient. Cette commune, soutenue par celle de Finhaut, veut stopper l'exode de la population de ces deux villages. Elles ne voient dans leurs efforts qu'une seule possibilité : le développement touristique de la région des Jeurs et des Esserts. [...] C'est un vrai cri d'alarme que les deux présidents de commune ont lancé à l'adresse de la commission, demandant un soutien financier cantonal pour la survie de leurs villages ; survie synonyme, selon eux, de tourisme en commençant par la construction de la route Tête-Noire – Les Jeurs »* (Grand Conseil du Canton du Valais, 1979, p. 220).

<sup>133</sup> Loi cantonale du 24 novembre 1916 sur les hôtels, auberges, débits de boissons et autres établissements similaires, ainsi que sur le commerce en détail des boissons alcooliques

<sup>134</sup> Le col de Fenestral se situe sur la commune de Salvan tandis que le domaine skiable de Salanfe est prévu sur les col de Golettaz et d'Emaney, se situant à cheval entre les communes de Salvan et d'Evionnaz (Télécabine de la Creusaz : sur la bonne pente, 1979). Le col de Balme, quant à lui, est sur la commune de Trient. Le projet concernant l'aménagement du domaine skiable de Balme sera étudié en détails dans le Capital Ressourciel du forage suivant (cf. section 8.3.2).

Ces arguments feront mouche puisque le décret est adopté à une grande majorité par les députés du Grand Conseil le 18 mai 1979.

Ensuite, si l'on s'intéresse au promoteur du projet, Jean-Louis Hugon, on peut relever qu'il s'agit d'un agent immobilier originaire de Sembrancher qui a ouvert son agence à Martigny au début des années 1960 (Ribordy, 1981). Il s'occupe de promotion dans tout le Valais et également dans le Canton de Vaud, avec par exemple au début des années 1980 un groupe de 100 appartements à Chexbres ainsi que la résidence Tamaris d'une centaine d'appartements à Montreux. C'est bien dans cette optique qu'il lance le projet aux Esserts. S'il compte commencer l'équipement du domaine skiable avant les constructions résidentielles, *« il faut cependant être conscient que l'intérêt du promoteur est d'attaquer au plus vite les opérations immobilières qui seules seront rentables »* (Bureau CEPA, 1976). Avec le soutien des différentes communes ainsi que du Canton du Valais, il adresse le 14 décembre 1977 au Département fédéral de l'intérieur l'autorisation de défricher les 30'900 m<sup>2</sup> de forêt privée dont il est propriétaire aux Esserts, sur la commune de Trient, pour y créer une station touristique<sup>135</sup>. Par décision du 16 août 1979, le Département fédéral de l'intérieur, conformément au préavis de la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage, rejette cette demande de défrichement pour trois raisons principales : 1) l'obligation légale de conserver la forêt l'emporte sur l'intérêt de créer une nouvelle station qui ne se distingue pas de façon déterminante de l'ensemble des projets touristiques concernant des régions de montagne, 2) des motifs de police s'opposent au défrichement étant donné que la station des Esserts se trouve dans une région menacée par les avalanches et 3) les ouvrages de protection contre les avalanches à construire ainsi que les installations et constructions nécessaires pour l'exploitation de la station porteraient une grave atteinte au paysage. Demandant une reconsidération de la question, le Conseil d'Etat valaisan, la commune de Trient et Jean-Louis Hugon voient le Département fédéral de l'intérieur rejeter à nouveau la demande de défrichement le 13 mars 1981. Les trois parties forment alors chacun un recours de droit administratif auprès du Tribunal fédéral. Le 3 février 1982, celui-ci rejette le recours. La question principale à laquelle il doit répondre est celle de la pesée des intérêts selon l'Ordonnance sur les forêts, à savoir s'il existe, dans ce cas, un besoin prépondérant primant sur l'intérêt de conserver la forêt (Art. 26) et selon la LAT, qui prescrit de tenir compte des besoins de la population et de l'économie. Le Tribunal fédéral souligne que la jurisprudence, après avoir fait une large part à l'intérêt public qui découle des exigences du développement touristique, se montre désormais plus réservée à ce sujet, en particulier si le défrichement porte sur d'importantes surfaces boisées et a pour conséquence de graves atteintes à la forêt et au paysage (Arrêt du Tribunal fédéral, 1982). Ainsi, sous peine de vider l'Art. 31 de la loi sur la forêt de sa substance (cf. supra), il y avait lieu de restreindre l'octroi d'autorisations de défrichement en vue de la réalisation d'équipements touristiques aux cas où ceux-ci répondaient à un besoin impérieux, semblable à un état de nécessité. Or dans ce cas, il ne ressort pas qu'à défaut d'autorisation, les communes de Finhaut et de Trient seraient menacées dans les fondements mêmes de leur existence. Ainsi, vu que la station projetée ne répond pas à un besoin prépondérant au sens de l'Art. 26 de l'Ordonnance sur les forêts, l'intérêt à la conservation de la forêt prime. Sur la question du refus de l'autorisation à cause de la protection du paysage, les recourants soutenaient que celle-ci relevait en premier lieu du droit cantonal. Si cela est exact (cf. supra), il n'en ressort pas moins que selon l'Art. 24<sup>sexies</sup> de la Constitution ainsi que selon la Loi sur la protection de la nature et du paysage, l'octroi d'autorisation de défrichement est attribué à la Confédération et que dans l'accomplissement de ses tâches, elle doit ménager l'aspect caractéristique du paysage (cf. supra). Le Département fédéral de l'intérieur n'a donc pas outrepassé ses compétences en refusant l'autorisation également pour des

---

<sup>135</sup> Arrêt du 3 février 1982 du Tribunal fédéral dans la cause Conseil d'Etat du canton du Valais, commune politique de Trient et Jean-Louis Hugon c. Département fédéral de l'intérieur

motifs de protection de la nature et du paysage (Arrêt du Tribunal fédéral, 1982). Comme relevé par le Tribunal fédéral, « *c'est le développement touristique qui doit s'adapter au paysage et non l'inverse* ». (Arrêt du Tribunal fédéral, 1982, p. 178).

Finalement, nous pouvons relever que comme souvent dans les projets de développement concernant la commune de Finhaut, l'initiative vient à nouveau d'un acteur externe à la commune, ainsi que c'était par exemple le cas pour le chemin de fer (cf. section 4.3) ou pour le barrage de Barberine (cf. section 5.3.1). Comme l'affirme le président de la commune de Trient Fernand Gay-Crosier : « *Laissez-moi vous dire que cette station [celle devant être créée aux Esserts], au-delà des excellentes relations que j'entretiens avec mes amis fignolains, est avant tout, au départ, l'œuvre de notre commune. Elle s'appelle d'ailleurs la station des Esserts-Trient !* » (La ronde des communes : Trient, 1979). Si le Conseil communal de Finhaut assiste aux séances de la commission cantonale du Grand Conseil et défend sa cause avec la commune de Trient, il apparaît tout de même qu'il ne semble pas très actif sur la question plus générale des domaines skiables. Nous avons vu qu'il acceptait en 1973 des études pour des domaines skiables au Fenestral et à Salanfe mais avec des réserves. De plus, il ne prend pas la décision immédiatement mais réserve sa réponse à une séance ultérieure (Commune de Finhaut, 1973). Concernant le projet du Col de Balme, comme nous l'avons mentionné dans la section précédente, c'est Clair Gay-des-Combes, l'un des conseillers communaux qui est également secrétaire-caissier de la Société de développement de Finhaut, qui présente le projet « *et demande au Conseil de s'intéresser à cette affaire* » (Commune de Finhaut, 1973, séance du 4 mai). Ensuite, pour le projet des Esserts, le président de Finhaut Jean Gay-des-Combes, s'il reconnaît que ce projet est une des grandes chances de Finhaut, regrette néanmoins que « *nous avons peu à dire en matière de financement* » (La ronde des communes : Finhaut, 1979). Et lorsque l'autorisation de défricher est refusée au promoteur, la commune de Finhaut, contrairement à celle de Trient, ne se constitue pas comme partie pour recourir avec Jean-Louis Hugon au Tribunal Fédéral.

## **7.4 Articulation des deux capitaux au sein du Régime Politique local**

Avant de voir comment nous pouvons lier les deux Capitaux analysés au sein du Régime Politique local, nous insérons en guise de rappel deux tableaux récapitulant les caractéristiques des deux Capitaux :

## Période 1960-1980 Point d'inflexion 1970

### Capital Gouvernance

Acteurs	Nouvelles sociétés touristiques Société de Développement Cie Martigny-Châtelard CFF
Objectifs des acteurs politiques	Accessibilité Hydro-électricité
Moyens d'action	Acteurs touristiques peu dotés Forte augmentation des recettes communales
Type de régime	<b>Régime de développement orientation accessibilité et hydro-électricité</b>

### Capital Ressourciel

	<b>Domaine skiable des Esserts</b>
RIR	Etendue forte Cohérence moyenne ➔ Régime plutôt complexe
ARL	Commune de Trient + promoteur immobilier en première ligne Commune de Finhaut peu active sur la question des domaines skiables

**Tableau 6 : Tableaux récapitulant les éléments principaux du Capital Gouvernance et du Capital Ressourciel entre 1960 et 1980**

Concernant le Capital Gouvernance, nous avons relevé que le Conseil communal montrait peu d'intérêt au tourisme, malgré le fait que plusieurs nouvelles sociétés étaient nées avec pour objectif de développer ce secteur. La décision que nous avons notée dans le Capital Ressourciel concernant le refus d'accorder la fermeture d'un café pour la saison hivernale se situe bien dans cette logique de manque de considération pour le tourisme. Clair Gay-des-Combes est le seul conseiller impliqué dans la Société de développement et essaie d'intéresser le Conseil à cette problématique du tourisme, notamment dans le cas du domaine skiable du Col de Balme. Ce manque d'intérêt vis-à-vis du tourisme que nous avons relevé dans le Capital Ressourciel peut être lu à la lumière de l'analyse du Capital Gouvernance, à savoir que le Conseil a d'autres intérêts, qui sont la question des routes et celle du secteur hydro-électrique. Le tourisme n'est pas l'objectif prioritaire des autorités politiques.

## 7.5 Effets du Régime Politique local sur la trajectoire

Enfin, il s'agit de relier les éléments du Régime Politique local aux caractéristiques de la trajectoire. Nous avons constaté une chute des lits hôteliers à partir des années 1960. On peut lier cette chute premièrement au fait, comme nous l'avons relevé, que les hôteliers sont peu investis dans le développement de leur affaire et se contentent de préserver leurs acquis. Ils se sont, en particulier, pas suffisamment impliqués dans la reconversion de leur établissement pour une ouverture hivernale. Ensuite, la chute des arrivées hôtelières à partir des années 1970 est également liée à ce problème, les hôteliers n'ayant pas adapté leur établissement aux nouvelles normes de confort. De même, nous avons également vu que la Société de développement avait trop peu de moyens pour des actions efficaces en faveur du tourisme. De nouvelles sociétés touristiques voient le jour mais se montrent incapables de collaborer avec la commune et doivent toutes faire face à des déficits d'exploitation. C'est le cas également du Martigny-Châtelard, dont la commune couvre une partie des déficits chaque année. La Société du téléski voit son installation désaffectée suite à la mise en service de la route



Finhaut – Châtelard – Barrage d’Emosson. La construction de ce barrage et de la route est, comme nous l’avons vu, due à l’acteur extra-local qui est la Société Emosson SA. Nous avons aussi noté les nombreuses négociations du Conseil communal avec cette société ainsi qu’avec le Canton du Valais au sujet de ces deux questions. La construction de la piscine couverte, si les premières discussions datent de 1974, mettra plus de huit ans à être finalisée, après de nombreux aléas que nous avons décrits. De manière générale, le déclin du tourisme qui commence à cette période peut être bien lié au Régime Politique local. Le Conseil communal se montre peu intéressé par le développement touristique. Il n’existe pas de consensus à ce sujet. Enfin, le soutien politique au tourisme n’est pas toujours unanime, comme nous l’avons vu dans le cas de la piscine couverte.

## 8. Forage 6 (1990 -2010)

### 8.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels

Finalement, ce dernier forage a pour objectif d'expliquer la fin de la trajectoire de développement de Finhaut. Si le nombre d'hôtels avait dégringolé fortement durant le forage précédent, il reste stable durant cette période avec trois établissements ouverts. Le taux d'occupation, par contre, va diminuer de moitié, passant de 9,2 % en 1990 à 4,5 % en 2010 (Office fédéral de la statistique, 2012). La tendance débutée dans le forage précédent, qui voit la mise à l'écart de Finhaut au profit du barrage d'Emosson et de son parc d'attractions du Châtelard comme but de visite, continue ici, si l'on se réfère aux arrivées hôtelières qui continuent à chuter :

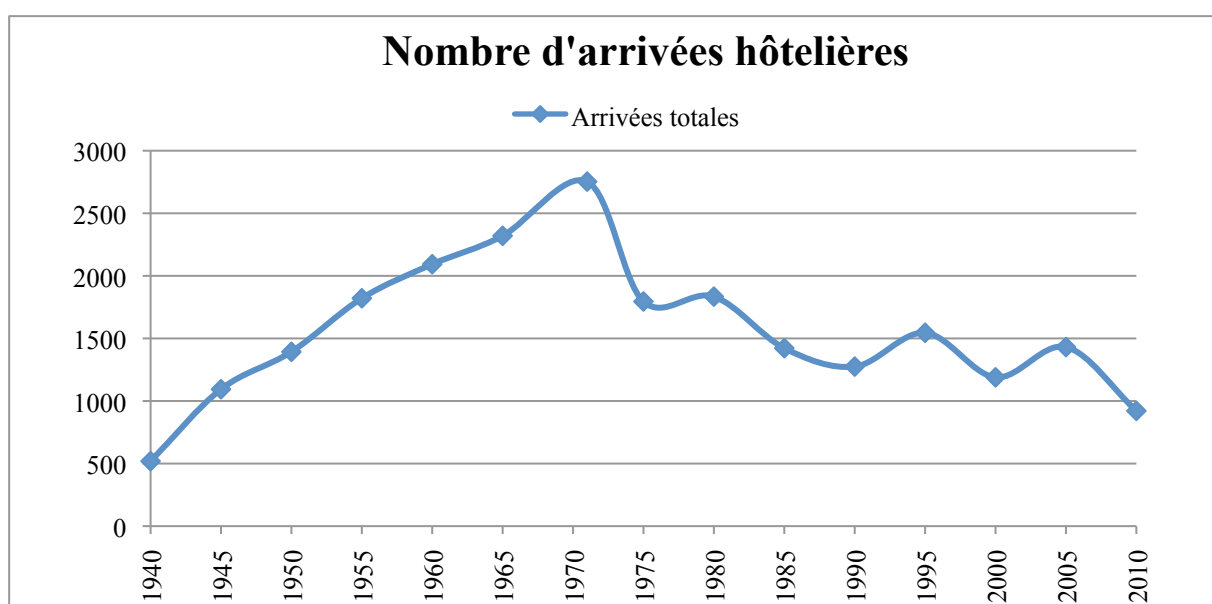


Figure 15 : Evolution des arrivées hôtelières à Finhaut entre 1940 et 2010  
Source : (Office fédéral de la statistique, 2012)

Plusieurs projets vont cependant voir le jour pour changer cet état de fait, même si aucun d'eux n'aboutira : domaine skiable à la Tête de Balme, liaison routière Salvan-Finhaut, Thermes du Mont-Blanc ou encore investissement dans un groupe hôtelier à Chamonix. En résumé, cette dernière phase est caractérisée par la poursuite de la trajectoire d'abîme vers le déclin touristique.

Au niveau de la politique fédérale du tourisme, alors que la Conception suisse du tourisme a été adoptée en 1981, année record pour le secteur, la crise du tourisme du début des années 90, en particulier le recul de la demande, exige de nouvelles mesures. En effet, si la Conception s'attachait à maîtriser les impacts sociaux et écologiques de la croissance touristique, la détérioration de la situation appelle une nouvelle série de mesures, destinées prioritairement à redonner au tourisme suisse sa compétitivité (Conseil Fédéral, 1996). Les stratégies mises en œuvre doivent alors être de trois ordres : créer des conditions générales propices à une exploitation fructueuse, renforcer la présence sur le marché et améliorer l'attrait de la destination. En d'autres mots et en lien avec notre concept de Capital Touristique, le but de ces stratégies est clairement de renforcer le Capital Touristique des destinations, c'est-à-dire les avantages concurrentiels qui les distinguent des autres au sein du champ

touristique mondial. Afin de concrétiser ces différentes stratégies, le Conseil fédéral proclame le 10 octobre 1997 un arrêté encourageant l'innovation et la coopération dans le domaine du tourisme (Innotour). L'adoption d'Innotour constitue en elle-même une innovation puisque, jusque-là, « *la politique suisse du tourisme s'était fondée uniquement sur les instruments de la réclame, du financement de l'hôtellerie et des concessions pour les entreprises de transports touristiques* » (Conseil Fédéral, 2010, p. 37). Quatre ans plus tard, dans un nouveau message, le Conseil fédéral prévoit quatre types de mesures en faveur du tourisme : mesures d'encouragement de l'innovation et de la coopération (programme Innotour), mesures d'encouragement de l'hôtellerie (crédit hôtelier), mesures d'accompagnement dans le domaine des remontées mécaniques et mesures dans le domaine du marché de l'emploi (Conseil Fédéral, 2002). Ensuite, en 2007, dans le cadre du message sur la promotion économique pour les années 2008 à 2011, la politique du tourisme est intégrée à la politique générale de promotion économique (Conseil Fédéral, 2010). Enfin est publié en 2010 un rapport intitulé *Stratégie de croissance pour la place touristique suisse*, dans lequel le Conseil fédéral définit les axes stratégiques de développement du tourisme suisse (Conseil Fédéral, 2010). Quatre objectifs principaux sont poursuivis :

- Améliorer les conditions faites aux entreprises touristiques,
- Augmenter l'attrait de l'offre touristique, en encourageant l'innovation, la coopération et l'investissement
- Renforcer l'image de la Suisse sur les marchés,
- Respecter les principes du développement durable.

En conclusion, nous pouvons relever le fait que la politique fédérale du tourisme est actuellement intégrée dans la promotion économique de la Confédération, du fait que le tourisme n'est pas organisé en secteurs mais en sites. Son unité de base est la destination, à laquelle se réfère la clientèle et où sont fournies les prestations touristiques. Le tourisme n'est pas un secteur économique au sens traditionnel, mais plutôt la somme des biens et services produits et vendus aux touristes dans un lieu donné. La politique du tourisme peut donc être définie comme étant de la promotion économique dans le domaine du tourisme, avec l'objectif d'aménager aussi favorablement que possible les conditions-cadres du tourisme (Conseil Fédéral, 2010, p. 37). Ainsi, nous pouvons affirmer que la politique fédérale en matière de tourisme ne joue qu'un rôle restreint pour expliquer les divergences entre les trajectoires de développement des stations touristiques, puisqu'elle se contente de fixer un cadre et des objectifs généraux. Les mises en œuvre à travers des mesures cantonales ont alors des impacts plus importants sur l'échelle locale.

A l'échelle cantonale, le Conseil d'Etat valaisan publie en 1984 une conception directrice qui a pour objectif d'exposer les considérations des autorités sur le développement futur du canton (Conseil d'Etat du Canton du Valais, 1984). Le volet tourisme met en exergue plusieurs problèmes identifiés concernant ce secteur : développement accéléré qui a entraîné une dispersion des constructions touristiques, une trop forte orientation vers la construction, un déséquilibre des lits entre l'hôtellerie et les chalets et appartements, un taux d'occupation insuffisant, un manque chronique de personnel ainsi qu'une formation insuffisante. L'objectif principal devient alors l'amélioration de la qualité, en particulier sous les aspects suivants :

- « *amélioration et renouvellement de l'offre existante*
- *meilleure intégration du tourisme dans la nature et dans l'environnement*
- *plus grand complémentarité avec les autres secteurs de l'économie valaisanne*
- *éducation et formation de notre jeunesse en vue d'une utilisation accrue des possibilités d'emplois dans le tourisme* » (Conseil d'Etat du Canton du Valais, 1984, p. 90)

L'amélioration des voies de communications, en particulier du réseau routier, constitue la deuxième priorité des autorités valaisannes. Le début de la décennie 1990 voit un net recul de la demande touristique en Suisse, qui affecte le Valais. Ce passage à vide entraîne un certain nombre de réflexions qui aboutissent à la mise en évidence des quatre piliers du tourisme valaisan qu'il convient de renforcer et rééquilibrer : *« l'habitant dont il s'agit de mieux prendre en compte les besoins et les aspirations, l'hôte dont il faut améliorer la qualité de séjour, l'environnement qu'il convient de respecter, d'entretenir et de mettre en valeur, et la croissance qui est nécessaire au maintien de la population dans les régions de montagne »* (Clivaz, 2001, p. 239-240). Cette réflexion aboutit sur le plan législatif en 1996 à la promulgation d'une loi sur le tourisme<sup>136</sup>, qui a pour but *« de favoriser le développement d'un tourisme de qualité dans le canton »* (Art. 1). L'une des principales conséquences de cette loi est la création d'une nouvelle association faîtière du tourisme nommée Valais Tourisme, qui remplace l'Union valaisanne du tourisme. Ses tâches sont plus étendues que son prédécesseur puisque, outre la promotion du tourisme, elle est notamment chargée de participer à l'élaboration de la politique cantonale du tourisme, de collaborer avec les autres secteurs économiques pour la promotion de l'économie valaisanne et est l'organe consultatif de l'Etat en matière touristique (Art. 4). En plus de la taxe de séjour perçue auprès des hôtes et de la taxe d'hébergement collectée auprès des loueurs, cette loi introduit la possibilité pour les communes de percevoir en lieu et place de la taxe d'hébergement une taxe de promotion touristique touchant *« toute personne morale ainsi que toute personne physique ayant une activité lucrative indépendante et domiciliée en Valais, dans la mesure où l'activité qu'elles exercent a un lien avec le tourisme local »* (Art. 29). En 2004, le Conseil d'Etat instaure une commission extraparlamentaire afin de présenter un avant-projet pour la révision de cette loi. Ses travaux aboutissent en avril 2006 et l'avant-projet est mis en consultation auprès des milieux intéressés. Si la réorganisation des structures, le regroupement des forces et le renforcement de la collaboration avec les autres branches économiques font l'unanimité, certains éléments sont jugés controversés : l'introduction à l'échelle du canton de la taxe de promotion touristique, la création de neuf régions touristiques, la suppression de la taxe de séjour, la suppression des offices de tourisme ou structures touristiques locales, la répartition envisagée des moyens entre l'association faîtière et les régions touristiques ou encore les bases de calcul de l'impôt sur les résidences secondaires qu'introduirait la nouvelle loi (Conseil d'Etat du Canton du Valais, 2007). Acceptée par le Grand Conseil le 13 novembre 2008, cette nouvelle loi voit un référendum être lancé et aboutir à une votation populaire en novembre 2009. Près du 75 % des citoyens valaisans refusent le projet, en grande partie pour les raisons que nous avons relevées ci-dessus. La loi sur le tourisme de 1996 reste donc toujours la loi de référence pour la branche touristique (Site internet du Canton du Valais).

## 8.2 Capital Gouvernance

### CONFIGURATION DES ACTEURS

Si l'on s'intéresse tout d'abord aux **autorités politiques de Finhaut**, on peut relever que la répartition des sièges change quasiment à chaque élection, contrairement au forage précédent entre 1960 et 1980. Suite aux élections de 1984 qui voient le parti radical perdre son siège au profit du parti démocrate chrétien, la répartition est de quatre sièges pour ce dernier et d'un pour le parti socialiste. Le président élu est Maxime Gay-des-Combes, PDC, qui exercera cette fonction pendant 20 ans, soit jusqu'en 2004. En 1988, les socialistes et les radicaux décident de s'allier sous le nom d'Entente communale afin de contrer le PDC. La stratégie est payante puisqu'ils récupèrent un siège à ce parti, qui n'en détient plus que trois. Cependant, les élections de 1992 voient le PDC récupérer à nouveau un siège

<sup>136</sup> Loi du 9 février 1996 sur le tourisme

supplémentaire. Ce parti ne présentait pourtant que trois candidats mais le système proportionnel lui a donné droit à un quatrième siège, alors que l'un des candidats sortants de l'Entente communale n'a pas été réélu (Elections communales, 1992). L'Entente récupère aux élections de 1996 son deuxième siège au PDC. Il faut dire que ce parti leur a facilité la tâche en ne présentant que trois candidats (Elections communales, 1996). Les élections de 2000 verront cette fois le statu quo, avec toujours trois sièges pour les PDC et deux pour l'Entente communale. En 2004, les trois élus PDC, dont le président, décident de ne pas se représenter pour un nouveau mandat. Or, des nouveaux candidats qui se présentent, seuls deux seront élus. Pour la première fois, le PDC perd sa majorité au sein du Conseil communal. L'Entente communale, qui présentait pourtant seulement deux candidats, voit sa liste plébiscitée et arrache un troisième siège. Dans la foulée, elle conquiert la présidence, avec l'élection de Pascal May (Elections communales, 2004). Notons qu'à l'exception de Pascal May, qui était conseiller depuis 1996, les quatre autres conseillers élus en 2004 sont tous nouveaux. Aucun changement n'aura lieu en 2008. Enfin, en 2010, suite à une forte remise en question de la politique du président sur laquelle nous reviendrons, un mouvement citoyen nommé Avenir Finhaut se forme. Allié au PDC pour les élections de 2012, ce mouvement obtient trois sièges, contre deux pour l'Entente communale. Aux élections des conseillers, Pascal May, le président, compte près de 30 voix d'écart sur le moins bien élu de ses adversaires (98 voix pour lui contre 130 en moyenne pour les trois élus d'Avenir Finhaut) (Elections communales, 2012). Avenir Finhaut lance alors un candidat à la présidence en la personne de Léonard Arlettaz, vice-président de la commune sous les couleurs du PDC lors des deux législatures précédentes. Cependant, Pascal May réussit à renverser la vapeur en obtenant à l'élection du président 136 voix pour 103 à son adversaire (Méroz, 2012). Le vice-président est Dider Lugon-Moulin d'Avenir Finhaut. Le tableau ci-dessous synthétise l'évolution des rapports de force durant ce forage :

<b>Finhaut</b>	<b>PDC</b>	<b>Avenir Finhaut (formé en 2010)</b>	<b>Parti socialiste (dans l'Entente communale dès 1988)</b>	<b>Entente communale (apparaît en 1988)</b>
1984	4		1	
1988	3			2
1992	4			1
1996	3			2
2000	3			2
2004	2			3
2008	2			3
2012	3			2

**Tableau 7 : Evolution des rapports de force au sein du Conseil communal entre 1984 et 2012**

A la fin de l'année 1989, le Conseil d'administration de **la Compagnie Martigny-Châtelard** et celui du Martigny-Orsières décident de faire course commune sur le plan commercial en nommant un directeur général unique, afin de limiter les déficits chroniques des deux sociétés. C'est André Lugon-Moulin, alors directeur de l'Office de promotion des produits de l'agriculture valaisanne (OPAV), qui est nommé à ce poste. Il aura pour tâche principale de promouvoir la région à travers ses chemins de fer privés mais également d'améliorer les infrastructures (MC-MO : un directeur unique, 1989). Les deux entités gardent cependant leur statut de société indépendante (Site internet de TMR). En 1991, de nouvelles rames sont inaugurées et les trains sont rebaptisés : le Martigny-Châtelard devient le Mont-Blanc Express et le Martigny-Orsières le Saint-Bernard Express. Après leur rapprochement en 1989,

les deux compagnies du Martigny-Châtelard et du Martigny-Orsières finissent par fusionner en 2001 pour former la Société **Transports de Martigny et Régions SA (TMR)**. Outre les deux lignes du Mont-Blanc et du Saint-Bernard Express, la nouvelle entité comprend deux nouveaux centres de profit : une agence de voyage, Octodure-Voyages, ouverte en 1996 ainsi qu'un parc de 20 camions destinés au transport de marchandises, Octodure & Orsières Transport, suite au rachat d'une société (Premier exercice positif, 2001). André Lugon-Moulin continue d'assurer la direction générale après cette fusion. A sa retraite en août 2003, il est remplacé par Raymond Carrupt, qui était auparavant à la tête de Car postal région Ouest (Méroz, 2003). Déployant une intense activité touristique, TMR dispose d'un siège au sein du comité directeur de Valais Tourisme. Raymond Carrupt est ainsi membre, de par sa fonction, de ce comité et en prend la vice-présidence en 2009 (Valais Tourisme, 2009/10). A sa retraite en 2013, le Conseil d'administration de TMR opte pour une promotion interne en nommant Martin von Kaenel, directeur technique, comme nouveau directeur général (Hugon, 2013b).

En 1987, les communes de Finhaut, Salvan, Trient et Vernayaz décident de regrouper leurs forces touristiques en créant une structure nommée **Intérêts touristiques de la vallée du Trient (ITVT)**. Elle réunit l'ensemble des partenaires de la vallée qui de près ou de loin ont des activités liées au tourisme : les communes mais aussi les Sociétés de développement locales, les transports, les hôteliers, les guides, les écoles de ski, les commerçants ou encore les agences de voyages et celles immobilières (Intérêts du Trient, 1996). Sa tâche principale est la promotion de la vallée. Par exemple, en 1995, elle conçoit une campagne publicitaire au sein du plus grand centre commercial de Suisse, le Glattzentrum de Wallisellen dans le Canton de Zurich (Guex, 1995). Les tâches d'accueil et d'animation restent assurées par les Sociétés de développement locales. La structure est rebaptisée **Trient Tourisme** en 1997 avec l'arrivée de deux partenaires importants : le Martigny-Châtelard ainsi que TéléMarécottes<sup>137</sup>. Or durant l'hiver 2002-2003, le conseil d'administration de TéléMarécottes, pas convaincu de l'efficacité de ce regroupement, décide de se retirer de l'association, ce qui entraîne son éclatement (Rausis, 2009a). En 2005, suite à l'entrée en fonction des nouvelles autorités politiques, les communes de Salvan et de Finhaut remettent sur la table l'idée d'un regroupement, en partenariat avec TMR. Il faudra cependant attendre octobre 2011 pour voir les communes de Vernayaz, Salvan, Finhaut, Trient et Vallorcine ainsi que TMR signer une déclaration d'intérêt pour la constitution d'une société de promotion touristique commune (Hugon, 2011b). Au 1<sup>er</sup> janvier 2012 est ainsi créé **Vallée du Trient Tourisme SA**. Le président de cette nouvelle entité est Raymond Carrupt, directeur de TMR, tandis que Pascal May, président de Finhaut et Aloïse Bazan, présidente de Trient, sont les deux vice-présidents. Comme son défunt prédécesseur, ses tâches principales sont la promotion : site internet, brochures, campagnes de publicité et présence dans diverses foires touristiques (Hugon, 2011b). De même, les Sociétés de développement locales conservent leur rôle d'accueil, de renseignement et d'animation. L'un de ses plus grands défis est « *de surmonter la pauvreté de l'offre d'hébergement dans la région* » (Hugon, 2011b).

La **Société de développement de Finhaut**, comme nous venons de le relever, s'occupe des tâches d'animation de la station. Par exemple, en 1990, elle propose divers rendez-vous comme un concert classique, une soirée champêtre, des marches des dinosaures ou une soirée diaporama consacrée à la flore et à la faune (Guex, 1990). Elle est également chargée de la perception de la taxe de séjour, qui lui fournit l'essentiel de ses rentrées financières (Coup de frein touristique, 1994). Celles-ci sont très limitées et ne permettent pas de grandes réalisations (Guex, 1996b). La Société de développement doit composer avec une offre d'hébergement hôtelier et parahôtelier déficitaire, qui l'empêche de recevoir

---

<sup>137</sup> Cette société gère les remontées mécaniques du domaine skiable des Marécottes, sur la commune de Salvan.

de grands groupes dans la commune (Guex, 1996b). Notons de plus que c'est à proximité des barrages qu'elle concentre ses activités. Un local d'office du tourisme est inauguré à Emosson en 1988. Puis, en 1994, on souligne que « *cheval de bataille du tourisme finolin, les visites guidées sur le site du Vieux-Emosson seront reconduites et même intensifiées* » (Coup de frein touristique, 1994). Il faut dire que le barrage d'Emosson et le site des dinosaures attirent des dizaines de milliers de visiteurs chaque année (Du vent dans les voiles, 2003). La présidence de la Société est assurée par Robert Gay-des-Combes avant d'être reprise par Pascal May en 1994 (Coup de frein touristique, 1994). Ce dernier officie pendant sept ans et laisse sa place en 2001 à Isabelle Lugon, institutrice à Finhaut (SD de Finhaut, 2001). La présidence est reprise en 2003 par Bruno Gay-des-Combes, qui exerce toujours cette tâche à l'heure actuelle. En 2005, il écrit une lettre à la commune lui demandant de créer une structure professionnelle pour l'accueil et la gestion du tourisme (Hugon, 2012a). Cinq ans plus tard, la commune ouvre dans le bâtiment de la gare de Finhaut une Maison du tourisme, en collaboration avec TMR. Les prérogatives de la Société de développement sont ainsi transférées à cette Maison du tourisme, chargée de gérer tout l'aspect administratif ainsi que l'encaissement des taxes de séjour et les animations. Par conséquent, comme le confirme le président de la commune Pascal May : « *sous sa forme actuelle, la SD n'est plus qu'une coquille vide, sans mission et sans moyens* » (Carron, 2010a). Face à l'obligation de se restructurer, la Société de développement, après trois ans d'inactivité, se dote de nouveaux statuts en 2012, et concentre désormais ses tâches sur l'organisation d'animations locales. Pour cela, elle bénéficie de fonds provenant notamment de la cotisation des membres, d'une partie de la taxe de séjour ainsi que de sa part de la taxe d'hébergement<sup>138</sup>. La Maison du Tourisme, quant à elle, s'occupe de la gestion administrative et de l'encaissement des taxes tandis que la promotion externe est assurée par l'organisation Vallée du Trient Tourisme SA (Hugon, 2012a).

La **Société anonyme des transports Emosson-Barberine (SATEB)** possède et gère depuis 1975 le Parc d'attractions du Châtelard. En 1991, elle investit trois millions de francs pour remplacer l'ancien monorail à crémaillère par un funiculaire reliant le terminus du train panoramique d'Emosson au col de la Gueulaz, 30 mètres au-dessus du couronnement du barrage (La SATEB investit, 1991). Deux millions sont investis ensuite en 1995 pour la rénovation du funiculaire historique de Barberine (Deux millions à la Sateb, 1995). En 2005, un dépôt-musée voit le jour à proximité de la gare des Montuires, d'où part le petit train panoramique (Carron, 2010b). La Société est toujours présidée par son fondateur Bernard Philippin, qui la gère avec ses fils (Hugon, 2011a). Dans les années 2000, les problèmes qui se posent sont de trois ordres (Carron, 2011b). Tout d'abord, la saison d'exploitation est limitée entre la mi-mai et la mi-octobre, car il faut compter un mois d'entretien avant et après la saison. Ensuite, le prix du billet est élevé : Fr. 52,80.- par adulte et la moitié pour un enfant de 4 à 11 ans. Comme le reconnaît Guy-Bernard Philippin, chef technique et fils du président de la Société, « *effectivement ce n'est pas un produit bon marché [...]. Le problème, c'est que nos charges sont incompressibles. Entre le personnel nécessaire pour faire tourner le parc, l'entretien de tout le matériel et la sécurité, les coûts d'exploitation sont très élevés* » (Carron, 2011b). Enfin, le bassin de clients est limité, puisque pour aller les chercher au-delà de la région lémanique et de la France voisine, il faudrait des moyens de promotion bien plus conséquents. Guy-Bernard Philippin déplore également le manque de solutions d'hébergement à proposer à leur clientèle (Carron, 2011b). En 2011, l'Office fédéral des Transports estime que le funiculaire historique n'est plus aux normes et décide de ne plus accorder l'autorisation d'exploiter (Hugon, 2012b). Un sursis est obtenu pour 2012 mais n'ira pas au-delà. La Société doit donc renouveler ses installations pour un coût global d'environ 9 millions. Or, elle ne réussit pas à réunir cette somme et le Parc d'attractions du Châtelard n'a pu ouvrir durant l'été 2013.

---

<sup>138</sup> Statuts de la Société de développement de Finhaut-Châtelard-Giétroz, 2012

L'**Espace Mont-Blanc** est une initiative de coopération transfrontalière née à la fin des années 1980 et réunissant 35 communes à cheval sur la Savoie, la Vallée d'Aoste et le Valais (Site internet de l'Espace Mont-Blanc). Quatre objectifs majeurs sont formulés :

- « *Aider à la conservation d'un espace cultivé en soutenant l'agriculture de montagne et les activités pastorales,*
- *Développer une stratégie commune de sauvegarde de la nature et des paysages, notamment des milieux les plus sensibles ou menacés,*
- *Encourager un tourisme intégré compatible avec la sauvegarde des ressources et de l'environnement,*
- *Limiter l'impact des transports et de leurs infrastructures dans l'intérêt des habitants et de l'environnement en privilégiant le trafic rail-route et le transport collectif* » (Site internet de l'Espace Mont-Blanc).

Concrètement, l'Espace Mont-Blanc fournit un soutien logistique et financier pour les projets de son territoire. La commune de Finhaut est concernée par plusieurs réalisations, comme le souligne en 1996 le président Maxime Gay-des-Combes : la coordination du projet de domaine skiable à Tête-de-Balme, la réfection et la redynamisation des chemins pédestres dans le cadre du tourisme doux ou encore l'assainissement et le développement de l'alpage de Fénéstral sur Salvan (Coopération transfrontalière, 1996).

#### TACHES ET OBJECTIFS DES ACTEURS POLITIQUES

Pour cette partie, intéressons-nous aux sujets qui ont préoccupé le Conseil communal durant ce forage. Est concernée tout d'abord la politique immobilière, plus particulièrement un projet de rénovation du centre du village. La première étape de ce projet est la construction d'un abri PC en 1991 pour un coût de Fr. 900'000.-. Ce complexe, qui offre 252 places protégées, abrite également les biens culturels, des sanitaires, des cuisines, le service du feu ainsi que les véhicules communaux (Guex, 1991a). Ensuite, la commune va s'atteler à rénover deux anciens hôtels, le Bel-Oiseau et le Victoria, qu'elle a acquis en 1987. L'Assemblée primaire donne en 1990 le feu vert à l'administration communale pour investir plus de deux millions afin de transformer le Bel-Oiseau en appartements (Finhaut vote, 1990). Ceux-ci seront inaugurés en 1992. L'année suivante, la population accepte à nouveau à une large majorité la rénovation du Victoria pour trois millions de francs. Le projet comprend des appartements mais également des locaux commerciaux et culturels, complexe terminé en 1995 (Guex, 1993b). Comme le souligne le président, « *notre commune a choisi de jouer les promoteurs pour remplir deux objectifs : offrir à nos jeunes familles la possibilité de demeurer au village et encourager les privés à nous emboîter le pas* » (Guex, 1991b). Une nouvelle déchetterie est construite en 1994, en collaboration avec la commune de Trient, pour un coût total de Fr. 150'000.- dont 68 % à la charge de Finhaut. Continuant cette politique immobilière, la commune s'intéresse au rachat de l'Hôtel Mont-Fleuri, propriété des Câbleries de Cossonay depuis 1948 et mis à disposition des collaborateurs et de leur famille, qui est à vendre. Le président de la commune Maxime Gay-des-Combes, qui est également président de la bourgeoisie, convainc celle-ci de racheter ce bâtiment pour Fr. 300'000.- (Gratzl, 1997b). La bourgeoisie investit en plus Fr. 900'000.- pour le rénover et en faire un logement pour groupes. L'établissement rouvre en août 1998. Ses gérants sont un couple de Belges, Patrick et Danièle Kasprzak (Gillioz, 1998). Ceux-ci créent en 2002 une société à responsabilité limitée nommée Mont-Fleuri Sàrl dont le but est la gestion et la promotion de cette maison de vacances comme centre d'hébergement pour classes de neige, classes de montagne, familles, groupes sportifs, associations et tours opérateurs (Site internet du registre du commerce et de l'information économique, consulté le 22 octobre 2013). Puis, la commune rachète en 1997 le Grand Hôtel, situé au centre du village, pour Fr.



400'000.-. Ce bâtiment, propriété d'un Parisien, était utilisé comme colonie de vacances pour des groupes de jeunes touristes étrangers, en particulier français et belges. Il n'avait cependant pas été entretenu comme il le méritait et était vétuste et quasiment à l'abandon (Gratzl, 1997b). La première idée de la commune est de raser le bâtiment pour disposer d'une parcelle de 3000 mètres carrés afin d'y faire un parking couvert ou alors d'y créer une place de sports (tennis l'été, patinoire l'hiver). Mais en 1998, suite à un concours d'idées, la commune choisit de garder le bâtiment et de faire un jardin sur les parcelles (Jenzer, 1998). Ce projet ne sera cependant pas réalisé. Pour le président de la commune, l'achat du bâtiment en 1997 s'insérait « *dans le cadre de la rénovation du village et dans un souci de maîtrise de la spéculation immobilière* » (Méroz, 2002b). L'administration communale revend cependant en 2002 l'établissement aux gérants belges du Mont-Fleuri pour Fr. 350'000.-, alors qu'elle l'avait acheté pour Fr. 400'000.-. Patrick et Danièle Kasprzak créent une nouvelle société à responsabilité limitée, Grand Hôtel de Finhaut, dont est le but est l'achat, la transformation, la vente et l'exploitation de cet établissement (Site internet du registre du commerce et de l'information économique, consulté le 22 octobre 2013). L'objectif est de transformer l'établissement pour lui donner une affectation mixte sous la forme de logements pour les groupes et d'appartements à vendre et à louer (Méroz, 2002b). Or, ni le Mont-Fleuri ni le Grand-Hôtel ne seront rentables : Mont-Fleuri Sàrl est mis en liquidation en 2006 puis déclaré en faillite en 2012 tandis que Grand Hôtel de Finhaut Sàrl est liquidé en 2010 par l'Office des faillites de St-Maurice (Site internet du registre du commerce et de l'information économique). Notons encore que le Conseil communal accompagne cette politique immobilière d'une politique foncière, en consacrant chaque année une certaine somme à l'achat de terrains, par exemple Fr. 20'000.- en 1994 (Guex, 1994b) ou Fr. 70'000.- en 1999 (Guex, 1999b).

La conséquence de cette politique de promotion immobilière et foncière est une forte augmentation de la dette. Dans ce secteur, ce sont près de 12 millions qui ont été investis entre 1987 et 1995 (Guex, 1996a). En 1999, l'administration présente à l'Assemblée primaire un budget 2000 d'austérité qui permettra de désendetter la commune (Guex, 1999b). Dans une même logique, le budget 2001 s'articule autour de deux axes : maintien d'une bonne fiscalité et remboursement de la dette. Cette dernière se partage entre la dette « ordinaire » de l'ordre de trois millions et la dette immobilière qui s'élève à environ cinq millions (Jenzer, 2001). Cette politique immobilière est remise en question lorsque que la nouvelle administration prend place au 1<sup>er</sup> janvier 2005. Rappelons que celle-ci a changé de majorité et qu'elle compte quatre nouveaux conseillers (cf. supra). Le président Pascal May, de l'Entente communale, dénonce le fait que « *Finhaut a vécu pendant de nombreuses années au-dessus de ses moyens* » (Carron, 2006). Les comptes 2004 font apparaître une dette brute de 10 millions de francs, soit Fr. 29'745.- par habitant et une dette nette de 4 millions, soit Fr. 12'050.- par habitant, ce qui est considéré comme excessif selon les critères du Canton. Pascal May relève que la dette brute est passée de 4,6 millions en 1993 à 10 millions en 2004 « *essentiellement en raison de promotions immobilières. Je ne dis pas que les investissements réalisés durant ces années n'étaient pas justes. Mais leur gestion me laisse songeur* » (Carron, 2006). Il cite également le fait que les promotions du Bel-Oiseau et du Victoria ne s'autofinancent toujours pas, ce qui réduit directement la marge d'autofinancement de la commune. Pourtant, le président Maxime Gay-des-Combes déclarait en 1994 que « *la transformation du Bel-Oiseau a été un succès, puisqu'elle s'est autofinancée* » (Guex, 1994b). La priorité du nouveau Conseil est donc la maîtrise de l'endettement et la stabilisation de la situation (Métrailler, 2007). Il s'agit de recréer des liquidités afin de pouvoir investir dans les infrastructures de base du village (Carron, 2006).

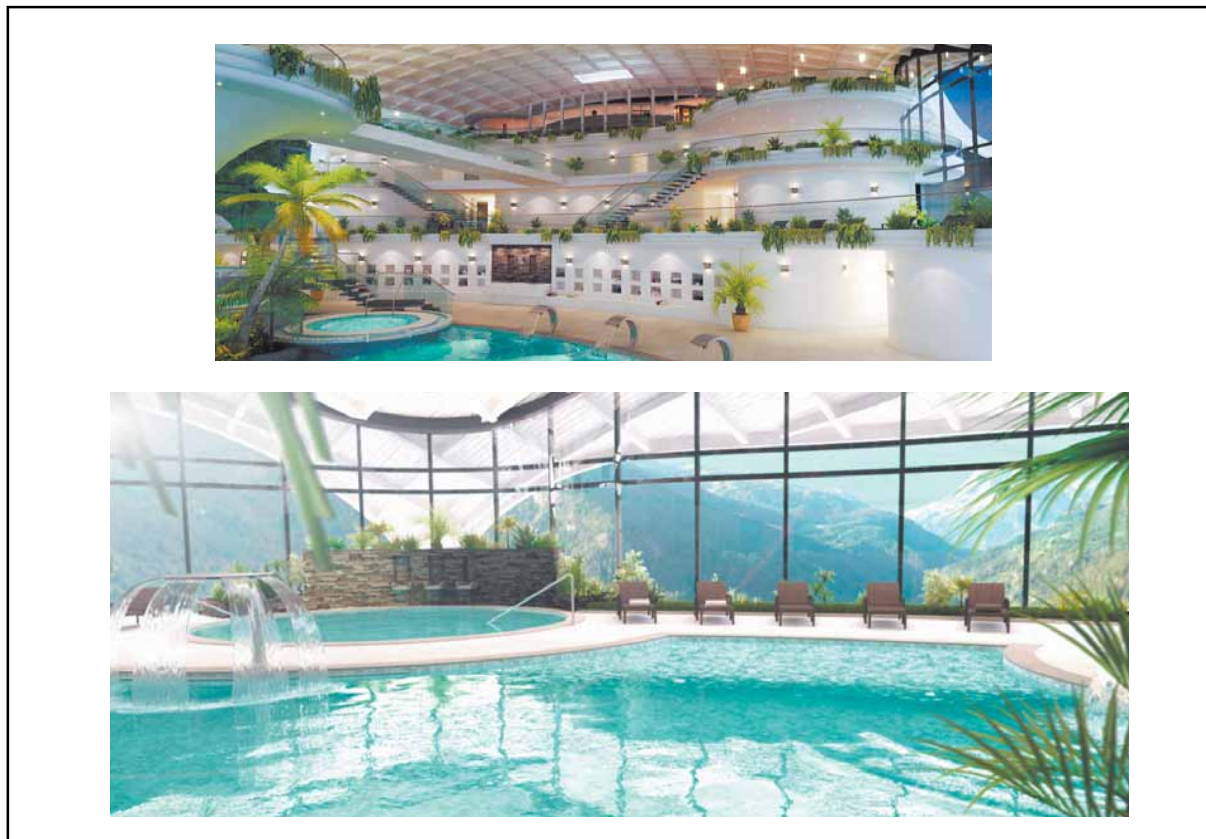
Concernant le tourisme, un projet particulier va occuper les autorités politiques durant la quasi-totalité de ce forage : l'aménagement du domaine skiable de la Tête-de-Balme. Celui-ci constitue, selon le président Maxime Gay-des-Combes « *notre principal cheval de bataille* » (Guex, 1993a). Ce projet va

être déposé plusieurs fois avec diverses modifications entre 1985 et 2013 et le Conseil communal, en particulier son président Maxime Gay-des-Combes, va énormément s'investir pour faire aboutir ce projet<sup>139</sup>. En-dehors de ce projet, les investissements pour le tourisme concernent, dans les années 1990, le cadre du tourisme pédestre. En 1996, un sentier pédestre est tracé par la protection civile de Finhaut entre le Vieux-Emosson et le sommet du Cheval-Blanc (Gratzl, 1996). Puis, ce sont trois sentiers didactiques qui sont inaugurés en 1999 (Nicolet, 1999). Ces deux réalisations ont bénéficié du soutien financier de l'Espace Mont-Blanc, dont l'un des objectifs est la mise en application du développement durable (cf. supra). Dans cette optique, la commune veut, avec ces sentiers, jouer la carte du tourisme doux. Cependant, comme le souligne le président Gay-des-Combes, le tourisme doux a la réputation de ne pas apporter de retombées économiques pour un village car les promeneurs ont tendance à pique-niquer dans la montagne. L'idée du sentier didactique *A travers Finhaut*, qui raconte quartier par quartier l'histoire du village est ainsi, selon son concepteur Sandro Benedetti, de canaliser vers le village les 150'000 touristes qui visitent chaque année Emosson (Nicolet, 1999). Maxime Gay-des-Combes espère alors inciter les gens à s'arrêter au village et, par là, « *montrer que le tourisme doux peut avoir des conséquences positives sur l'économie d'un village* » (Jenzer, 1999). De même, en 2002, la commune consacre Fr. 15'000.- à l'achèvement d'un circuit pédestre Finhaut-Trient-Vallorcine (Faiss, 2002). Concernant la politique immobilière de la commune dans les années 1990 (cf. supra), on peut relever une évolution des objectifs. Si les deux premiers hôtels achetés (le Bel-Oiseau et le Victoria) ont été transformés en appartements, les deux autres (le Mont-Fleuri et le Grand Hôtel) avaient cette fois pour but de fournir des lits touristiques pour les groupes, ceci dans la perspective de la création du domaine skiable à Tête-de-Balme (Gratzl, 1997b). Dans les années 2000, les préoccupations touristiques semblent passer au second plan, l'objectif principal devenant la maîtrise de l'endettement (cf. supra). Pour s'en sortir, le président Pascal May ne voit qu'une solution : le développement de l'activité hydro-électrique. Celui-ci passe par deux étapes. La première est le projet *Nant de Drance*, qui consiste en la construction d'une centrale souterraine de pompage-turbinage d'une puissance de 600 MW située sur la commune de Finhaut entre les barrages d'Emosson et du Vieux-Emosson (Sauthier, Guex, Roy, 2012). Les initiateurs du projet sont Atel (Aar et Tessin Electricité) ainsi que les CFF et son budget s'élève à près de 990 millions. Entre 2005 et 2008, Pascal May va s'investir sans compter pour faire aboutir ce projet, qui est, selon ses termes « *capital pour le développement de la commune et de la région* » (Carron, 2008b). Certains citoyens lui reprochent cependant de négocier seul au nom de la commune et de ne pas avoir obtenu le maximum qu'il était possible. Une pétition demande la constitution d'un groupe de travail Nant de Drance, que le président est contraint d'accepter. Il en prend toutefois la présidence, « *démontrant sa volonté de garder la mainmise sur les négociations en cours* » (Rausis, 2008). Malgré plusieurs opposants qui remettent en cause la stratégie de négociation adoptée par le président, l'Assemblée primaire accepte en 2008 à près de 80 % des voix le budget 2008, largement influencé par ce projet Nant de Drance (Carron, 2008e). La signature de la concession en août 2008 par le conseiller fédéral Moritz Leuenberger en charge de l'énergie permet au projet de rentrer dans sa phase de concrétisation. Pour Pascal May, la satisfaction est totale et couronne quatre années de travail. L'aboutissement de la concession lui donne également l'occasion de régler les comptes avec ses détracteurs : « *c'est la preuve que la stratégie de partenariat adoptée dès le départ n'était pas si mauvaise* » (Carron, 2008d). La situation financière de la commune va changer du tout au tout : elle va toucher 5,5 millions de francs en tant que taxe initiale en 2008 puis ensuite entre 1,5 et 2,2 millions de francs par an pendant les 80 ans de la concession. De plus, le siège social de la société, qui se situera sur le territoire communal, drainera des recettes fiscales annuelles d'environ 1,5 million (Filliez, 2008). La deuxième étape pour renflouer les caisses communales passe par le renouvellement des concessions CFF. Accordées en 1917 (cf. chapitre 5),

<sup>139</sup> Nous ne développons pas plus ici cet objet, qui sera traité dans le Capital Ressourciel à la section 8.1.

elles avaient été renouvelées une première fois en 1967 (cf. chapitre 7). Si elles n'échoient qu'en 2017, le processus de négociation se met en place bien avant. Une commission de pilotage (COPIL) est créée en 2005. Elle est présidée par Pierre-Angel Piasenta, ancien président de Salvan jusqu'en 2004, et compte comme membres Pascal May, le président de Finhaut, ainsi que deux experts (Carron, 2009). Ce COPIL est chargé de négocier avec les CFF au nom des six communes concernées par les forces motrices de la vallée, soit Finhaut, Salvan, Trient, Vernayaz, Martigny-Combe et Martigny. En juin 2010, les communes, le Canton et les CFF se mettent d'accord sur un montant global de 343 millions de francs à se partager selon une clé de répartition où Salvan et Finhaut se taillent la part du lion : 36 % pour la première (123 millions) et 33 % pour la seconde (112 millions). (Carron, 2010c). Les communes obtiennent encore en 2013 près de 15 millions supplémentaires en guise d'indemnité pour le barrage de Barberine, noyé par le lac d'Emosson (Hugon, 2013a).

L'avenir financier étant désormais plus qu'assuré, la question touristique revient parmi les préoccupations. En 2009, la commune, la Société de développement et Transports de Martigny et Régions (TMR) signent une convention pour l'ouverture d'une Maison du tourisme à Finhaut située dans la gare TMR du village. Si la société de transport finance la majeure partie du projet, la commune de Finhaut passe également à la caisse. Mais comme le souligne Pascal May, « *un effort financier est inévitable pour donner à la nouvelle structure touristique en formation les moyens d'atteindre ses objectifs. Avec la concrétisation du projet Nant de Drance et les retombées attendues pour Finhaut, nous disposerons des moyens nécessaires* » (Rausis, 2009a). La même année, la commune mandate l'Ecole hôtelière de Lausanne afin de développer une offre touristique appropriée à Finhaut pour la période 2009-2020. Pascal May relève que « *d'importantes ressources financières devraient être disponibles pour la réalisation d'un projet qui se veut ambitieux* » (Rausis, 2009b) et insiste sur la « *volonté de redonner un avenir touristique à Finhaut* » (id.). Les objectifs qui sont particulièrement visés sont d'assurer un remplissage touristique tout au long de l'année, de définir la segmentation de la future clientèle de Finhaut et de définir les infrastructures nécessaires pour assurer le développement de l'offre et augmenter la capacité d'accueil de la commune. Les auteurs de l'étude proposent alors de développer le tourisme de bien-être (spas, nature, calme). Dans cette optique, ils suggèrent la construction d'un spa de 1000 m<sup>2</sup> pour un investissement de quatre millions ainsi que le développement de l'offre d'hébergement (hôtel, apparthôtel) (Rausis, 2009b). Quelques mois plus tard et suite à cette étude, le Conseil communal présente son projet des Thermes du Mont-Blanc comprenant un centre de bien-être de dernière génération, un hôtel 4 étoiles, un fitness, cinq immeubles d'habitation et des parkings souterrains, pour un coût total de 100 millions, divisés à parts égales entre les fonds publics et privés (Carron, 2009b).



**Figure 16 : Projet des Thermes du Mont-Blanc**  
**Source: (Rausis, 2009b)**

Le président de la commune Pascal May insiste sur le fait qu'il ne s'agit pour l'heure que d'un projet et que la décision finale appartiendra aux citoyens. Cependant, il souligne qu'il s'agit d'un réel choix de société qui engage les générations futures : *« soit vous décidez de suivre votre Municipalité en misant sur un projet valorisant, soit vous optez pour une commune dortoir, dans laquelle on pourra sans doute aussi bien vivre »* (Rausis, 2009b). Sur la question du financement du projet, il indique que la part de la commune correspond à la moitié de ce qu'ils espèrent toucher du retour des concessions CFF. Il ne s'agit donc pas d'endetter la commune. Alors que Pascal May reprochait en 2006 la politique immobilière de l'ancienne administration, en particulier la gestion des investissements, il semble avoir singulièrement changé d'avis au vu du projet immobilier qu'il propose là, dont les montants en jeu sont sans commune mesure à ceux investis dans le rachat des hôtels par la commune dans les années 1990 (cf. supra). Pour être construit, ce complexe nécessite en premier lieu la modification du plan d'affectation des zones de la commune, en créant une nouvelle zone mixte d'utilité publique et touristique à proximité du centre du village. Or, cette modification est refusée par l'Assemblée primaire par 56 non contre 52 oui (Rausis, 2011). Le Conseil communal ne tarde pas à proposer un nouveau projet : une prise de participation à hauteur de 50 % dans le plus grand groupe hôtelier de Chamonix, soit un investissement de 13,35 millions de francs (Guex, 2011a). La commune prévoit d'autres achats stratégiques à Finhaut pour un montant de 4,5 millions de francs : l'Hôtel Beau-Séjour pour l'aménager en hôtel 3 étoiles, le Café-Restaurant des Alpes, le rez-de-chaussée du Bristol et l'Hôtel Suisse du Châtelard. Or, les citoyens de Finhaut réunis en Assemblée primaire refuseront également ce projet d'investissement, qui était inséré dans le budget de l'année 2011 (Filliez, 2011). Les budgets 2012 et 2013 verront le retour des investissements « modérés » : pour 2012, l'investissement le plus important est la création de places de parc pour Fr. 400'000.- tandis que le budget 2013 prévoit prioritairement des investissements sur les infrastructures de base et la sécurité,

par exemple Fr. 500'000.- pour l'amélioration du réseau des eaux usées (Hugon, 2011c ; Guex, 2013). Cependant, pour Pascal May, ces budgets ordinaires ne signifient pas la fin des projets d'envergure : *« nous allons changer de méthode, en présentant les dossiers séparément. La stratégie du tout en bloc a fait peur à certains citoyens. On va les convoquer régulièrement pour avaliser chaque investissement lorsque les projets seront aboutis »* (Hugon, 2011c).

Enfin, mentionnons encore trois éléments. Tout d'abord, durant les années 1990, une autre problématique que celle de l'aménagement du domaine skiable va mobiliser les forces du Conseil communal et plus particulièrement celles du président Maxime Gay-des-Combes : la question de la liaison routière entre Salvan et Finhaut. Il s'agit pour celui-ci d'une priorité et même d'une question de survie<sup>140</sup> (Guex, 1993a). Puis, comme nous l'avons mentionné plus haut, les différents sentiers pédestres inaugurés dans les années 1990 se font dans une optique de développement durable et de tourisme doux. Maxime Gay-des-Combes l'affirme en 1994 : *« nous ne voulons pas d'un développement artificiel. Les projets que nous avons en vue visent à un développement durable »* (Ribordy, 2004). En 2011, la commune de Finhaut signe une déclaration d'intérêt pour le projet de l'Espace Mont-Blanc intitulé « Mont-Blanc, villages durables ». Son but est de mettre en œuvre une politique durable en matière d'énergie, notamment au travers d'une utilisation rationnelle des ressources, de la production d'énergies renouvelables ainsi que de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (Guex, 2011b). Il s'inscrit dans le cadre du Plan intégré transfrontalier de l'Espace Mont-Blanc et touche des collectivités valaisannes, françaises de la Savoie et italiennes du Val d'Aoste. Les partenaires suisses du projet sont, outre Finhaut, les communes de Salvan, Bagnes, Orsières et Champéry, l'Etat du Valais ainsi que cinq entreprises dont les Forces motrices valaisannes. Relevons finalement des éléments de redistribution de la part de la commune durant cette période : création de logements à loyers modérés, et aide financière directe aux familles pour les frais dentaires ou d'assurance maladie. De plus, les jeunes de la commune reçoivent une participation pour leurs frais d'activités sportives et culturelles, la gratuité de la piscine communale ainsi que l'abonnement général de train (Carron, 2010d).

#### MOYENS D'ACTION PUBLIQUE MOBILISES

Pour le moyen d'action **argent**, commençons par relever que les redevances hydrauliques assurent chaque année une manne financière, qui permet des marges d'autofinancement importantes, par exemple Fr. 378'000.- en 1994 et Fr. 408'000.- en 2001 (Guex, 1994b ; Méroz, 2002a). Pourtant, malgré cela et comme nous l'avons vu plus haut, la commune, notamment à cause de sa politique immobilière, s'endette fortement durant ces années-là. Notons également que les redevances hydrauliques surpassent les rentrées fiscales, par exemple dans le budget 2001 les premières s'élèvent à Fr. 1'679'000.- et les secondes à Fr. 1'139'000.- (Jenzer, 2001). A la fin de ce forage, les apports financiers de Nant de Drance et du renouvellement des concessions CFF font exploser les chiffres annuels. Par exemple, la marge d'autofinancement ressortant des comptes 2008 est de 6,39 millions de francs (Carron, 2009c). Rappelons que le projet Nant de Drance rapporte à la commune 5,5 millions de francs en tant que taxe initiale en 2008 puis ensuite entre 1,5 et 2,2 millions de francs par an pendant les 80 ans de la concession tandis que le renouvellement des concessions rapportera au total à la commune une centaine de millions de francs (cf. supra).

Concernant le **droit**, ce moyen d'action sera plusieurs fois mobilisé par les différents acteurs durant ce forage. En 2008, la mise à l'enquête publique du projet Nant de Drance voit naître sept oppositions,

---

<sup>140</sup> Nous étudierons plus en détails cet enjeu dans le Capital Ressourciel de la section 8.3.2.

comme le permet la loi cantonale sur les constructions<sup>141</sup>. Les opposants sont les associations écologistes WWF et Pro Natura qui jugent le bilan écologique final déséquilibré, les communes de Salvan et de Trient qui estiment les compensations en nature et en espèce insuffisantes en leur faveur ainsi que des privés, l'Amical des chasseurs et la section Monte Rosa du Club alpin suisse (Carron, 2007). Ces oppositions n'empêcheront cependant pas la construction du projet car elles seront soit déboutées soit retirées après des négociations. Par exemple, les promoteurs et les deux associations écologistes ont signé un accord dans lequel les premiers s'engagent à réaliser des mesures de compensation écologiques (Carron, 2008d). Ensuite, comme nous l'avons mentionné, une partie des citoyens de Finhaut signent en 2008 une pétition demandant la constitution d'un groupe de travail Nant de Drance. Cette mobilisation du droit va forcer le président Pascal May à former cette commission. La commune de Trient va ensuite utiliser ce moyen d'action contre celle de Finhaut. Une convention conclue en 1979 entre les deux communes stipulait que Trient cédait la surface qu'elle possédait au Châtelard afin que le nouveau barrage d'Emosson soit entièrement sur la commune de Finhaut. Une compensation de terrain aurait alors été légitime, mais, afin d'éviter de créer une enclave de Trient sur Finhaut (qui ne dépendent pas du même district), un arrangement a été négocié stipulant que Trient toucherait 50 % des avantages que Finhaut retirerait à l'avenir de ce nouveau territoire (Carron, 2010e). Ainsi, en 2009, la commune de Trient revendique donc la moitié des avantages financiers perçus par Finhaut pour le Nant de Drance car, selon la présidente Aloïse Balzan, « *sans passer sur une partie de ces parcelles, le Nant de Drance n'aurait pas pu se faire. La convention est donc tout à fait valable dans cette situation* » (Carron, 2010e). Pascal May conteste évidemment cela, arguant qu'aucune turbine ni prise d'eau de Nant de Drance n'étant situées sur le territoire concerné, la convention ne s'applique pas dans ce cas. Les deux Municipalités se réunissent en 2012 pour entamer les négociations, qui, semblent-ils, n'ont à l'heure actuelle pas encore abouti (Commune de Finhaut, 2012). Les deux conseillers communaux minoritaires vont également mobiliser le droit en 2011. Lors de la votation au sein du Conseil communal sur le budget qui comprend la participation de la commune au groupe hôtelier de Chamonix et l'achat de plusieurs hôtels à Finhaut, l'un des établissements concernés, l'Hôtel Suisse, appartient à la famille d'une des conseillères communales. Celle-ci se récusait donc pour la votation. Lors de celle-ci, le Conseil se trouve divisé avec les deux conseillers PDC votant contre et les deux de l'Entente votant pour. Le président Pascal May fait valoir que sa voix est prépondérante. Le budget est donc considéré comme accepté et apte à être présenté à l'Assemblée primaire (Hugon, 2011d). Or, les deux conseillers démocrates-chrétiens jugent que cette décision n'est pas valable car, citant la loi valaisanne sur les communes<sup>142</sup>, l'Art. 41 stipule que « *1. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents. 2. Le président prend part au vote. 3. En cas d'égalité, l'objet est remis à l'ordre du jour d'une nouvelle séance. En cas de nouvelle égalité, l'objet est réputé refusé, sauf pour les nominations où la voix du président est prépondérante* ». Un recours contre cette décision est donc possible. Il ne sera cependant pas nécessaire puisque le budget est refusé par l'Assemblée primaire (cf. supra).

Pour le **personnel**, étudions d'abord qui sont les acteurs politiques importants. Maxime Gay-des-Combes, président de la commune entre 1984 et 2004, est enseignant à Finhaut (Promotions militaires cantonales, 1985). Le Conseil compte un deuxième enseignant entre 1988 et 2004, Jean Gay-des-Combes<sup>143</sup> (Maillard, 1993). Léonard Arlettaz, vice-président entre 2004 et 2012 puis conseiller dès 2013, travaille pour une entreprise de pompes funèbres de Martigny (Site internet de service funèbre, consulté le 25 octobre 2013). Pascal May, qui entre au Conseil en 1996, est à cette époque chef de gare

<sup>141</sup> Loi du 8 février 1996 sur les constructions (RS 705.1)

<sup>142</sup> Loi du 5 février 2004 sur les communes (RS 175.1)

<sup>143</sup> Précisons que ce Jean Gay-des-Combes appartient à l'Entente communale et n'est pas la même personne que son homonyme qui fut président de la commune de Finhaut entre 1972 et 1984 sous les couleurs du PDC.

à Finhaut pour la Compagnie du Martigny-Châtelard (Coup de frein touristique, 1994). Il sera plus tard nommé directeur marketing des Transports de Martigny et Régions (TMR), fonction qu'il occupe encore actuellement (Site internet de TMR SA). Il est donc directement concerné par le développement touristique. C'est également le cas de Karine Vérolet, conseillère entre 2005 et 2012, dont la famille est propriétaire de l'Hôtel Suisse au Châtelard (Hugon, 2011d). Ajoutons également que la fonction de président de la commune n'est pas professionnalisée. Pascal May se plaint d'ailleurs des pressions subies dans le cas des négociations pour Nant de Drance au vu des énormes sommes en jeu, surtout « *pour des miliciens comme nous* » (Carron, 2009c). Ce travail "de milice" va être cependant récompensé : dans les comptes communaux 2010 apparaît une indemnité de Fr. 70'000.- payée à Pascal May pour son travail sur les dossiers Nant de Drance et CFF. Cette indemnisation est remise en question par le mouvement citoyen Avenir Finhaut lors de la présentation des comptes à l'Assemblée primaire, mais Pascal May rétorque que « *c'est une valorisation de mon engagement depuis six ans et pour les années à venir. Elle a été acceptée à l'unanimité par le Conseil* » (Hugon, 2011e). Le budget 2011, qui sera refusé par l'Assemblée primaire, prévoyait une augmentation de la masse salariale de l'administration, certainement grâce aux apports des nouveaux contrats sur l'hydro-électricité (Hugon, 2011f). Si l'on s'intéresse aux ressources humaines des différentes sociétés, on peut relever que le Conseil d'administration du Martigny-Châtelard (puis celui de TMR) a une composante locale beaucoup plus forte qu'à ses débuts (cf. section 5.2). Il est présidé depuis les années 1980 par Pascal Couchepin, président de la ville de Martigny et conseiller national. Le Conseil d'Etat valaisan possède toujours un de ses représentants au sein du Conseil d'administration, par exemple Raymond Deferr, vice-président du Conseil d'Etat, qui est nommé en 1987 (Assemblée du Martigny-Châtelard, 1987). La société TMR comprend au sein de son Conseil d'administration des représentants des communes concernées, un représentant de l'Office fédéral des Transports ainsi qu'un représentant de la SNCF (Site internet de TMR SA).

Du point de vue de l'**organisation**, nous pouvons noter l'existence des liens entre les différentes sociétés que nous avons décrites au début de cette section, liens assurés en particulier par Pascal May, qui cumule les fonctions. Membre du Conseil communal dès 1996 puis président dès 2005, il préside la Société de développement entre 1994 et 2001, date à laquelle il devient délégué communal au sein du comité de cette société. Il a une fonction politique au niveau cantonal puisqu'il est député suppléant entre 2001 et 2005. Il appartient également au comité des Intérêts Touristiques de la Vallée du Trient (Intérêts du Trient, 1996). Rappelons de plus qu'il travaille pour la Compagnie du Martigny-Châtelard avant de rejoindre la direction de TMR. Grâce à cette position, on constate que cette société est un partenaire privilégié de la commune, que ce soit dans le fait que le Martigny-Châtelard rejoint Trient Tourisme en 1997, l'ouverture de la Maison du Tourisme en 2010 en partenariat avec TMR ou lors de la fondation de Vallée du Trient Tourisme SA, dans laquelle TMR participe à hauteur de Fr. 120'000.- (Hugon, 2011b). Signalons également que TMR est un partenaire du FC Sion, en tant que transporteur officiel (Site internet de TMR SA, consulté le 21 octobre 2013). Ce club de football est présidé par Christian Constantin, qui possède un bureau d'architecture. Or, c'est ce dernier que Pascal May a approché pour réaliser le concept des Thermes du Mont-Blanc, qui prévoyait 100 millions de francs d'investissements (Carron, 2009b). Comme nous l'avons mentionné plus haut, Pascal May appartient également au COPIL chargé de parlementer avec les CFF pour le renouvellement des concessions, et qu'il négocie seul durant plusieurs années avec Atel pour le projet Nant de Drance. Il apparaît ainsi réellement comme l'acteur clé de ce forage et permet la mise en relation des différentes entités.

Comme pour les périodes précédentes, le **consensus** est traité parallèlement au **soutien politique**. Le début de ce forage correspond à un consensus assez marqué de la population vis-à-vis de la politique du Conseil communal, qui se reflète dans les urnes : acceptation à une large majorité de l'achat des

hôtels Bel-Oiseau et Victoria en 1987, de la transformation du Bel-Oiseau en appartements en 1990 puis de celle du Victoria en 1993, de l'achat du Grand-Hôtel et du Mont-Fleuri en 1997. Des oppositions commencent à se faire dès le milieu des années 2000. Des voix s'élèvent via une pétition pour dénoncer la manière dont le président Pascal May gère les négociations pour Nant de Drance (cf. supra). Ce mouvement citoyen, nommé Avenir Finhaut, envoie également un tous-ménages aux habitants de la commune la veille de la séance de l'Assemblée primaire durant laquelle doit être voté ce projet (Carron, 2008f). Les opposants reprochent notamment le manque d'informations de la part du président, qui a mené seul les débats, sur ce dossier qui mérite, selon eux, un débat démocratique et ouvert. Ceux-ci ne seront pourtant pas suivis puisque le projet sera accepté à près de 80 % des voix. Aux élections d'octobre 2008, le Conseil communal est réélu in corpore. Mais le soir-même, huit véhicules appartenant aux membres de l'Entente communale (qui a conservé la majorité) sont vandalisés (Carron, 2008g). Le malaise est bien présent et il va s'accroître. La présentation du projet des Thermes du Mont-Blanc devisés à 100 millions de francs va être la goutte d'eau de trop. Deux clans s'opposent : les partisans du président et de l'Entente communale et ceux d'Avenir Finhaut, affiliés au PDC. Si ce n'était pas l'entente parfaite avant, dorénavant « *les fronts se sont radicalisés. On a chacun son bistrot, chacun son trottoir. On évite de se parler d'un camp à l'autre. On en vient aux mains, on vandalise, on s'insulte, on dénigre, on complote* » (Hugon, 2011d). L'opposition à la majorité se lit directement par une absence de soutien politique. L'Assemblée primaire va désavouer cinq fois de suite les projets du Conseil communal : refus de modifier le plan d'affectation des zones qui prévoyait notamment la création d'une zone d'utilité publique et touristique proche du centre du village, refus de créer une fondation « Finhaut demain » destinée à gérer les rentrées financières hydro-électriques, refus d'investir dans un groupe hôtelier à Chamonix, refus tant du budget ordinaire 2011 que celui extraordinaire en février 2011 et refus de la nouvelle mouture de ce budget en avril 2011 (Dorsaz, 2010 ; Hugon, 2011g). L'unique victoire durant cette période est l'acceptation à l'unanimité du renouvellement de la concession aux CFF pour le barrage (Rausis, 2011). Le reproche principal adressé par Avenir Finhaut au président est le manque de transparence. Allant même plus loin, ces opposants adressent en mars 2011 une lettre ouverte au Conseil d'Etat, aux députés et parlementaires valaisans pour demander un audit sur la gestion de la commune par Pascal May « *afin de vérifier au plan matériel et juridique le bien-fondé de la gestion de M. Pascal May* » (Hugon, 2011h). Se sentant diffamé, Pascal May porte plainte tant au nom de la commune qu'en son nom propre. Or le Ministère public valaisan, qui a reçu les plaintes, n'entre pas en matière pour la plainte collective car, au sens juridique, un Conseil communal ne peut pas être lésé par ses habitants (Grand, 2012). En novembre 2012, il prononce également une non-entrée en matière sur la plainte de Pascal May. De plus, dans ce document, il est noté que Pascal May a outrepassé ses compétences à plusieurs reprises dans l'exercice de ses fonctions (Hugon, 2012c). Le Conseil d'Etat était arrivé à cette conclusion en février suite à une autre plainte, administrative cette fois et partiellement admise, déposée par les deux conseillers minoritaires PDC. Cependant, il ne juge pas utile d'auditer la commune, « *le dossier ne contenant pas d'éléments de gestion financière nécessitant une intervention* » (Hugon, 2012c). Pascal May explique que les deux cas remontant à l'automne 2010 pour lesquels le Conseil d'Etat a estimé qu'il avait outrepassé ses compétences sont dus à un manque de formalisme dans le cadre de la procédure administrative relevant de la loi sur les communes. Le renversement de la majorité en place depuis 2004 en faveur d'Avenir Finhaut lors des élections d'octobre 2012 apparaît également comme une sanction politique de la population, même si Pascal May est reconduit dans ses fonctions. Le fait de devoir gouverner en étant conseiller minoritaire limitera cependant singulièrement sa marge de manœuvre.



Finalement, durant ce forage, à la lumière des éléments relevés précédemment, nous pouvons constater l'existence de deux types de régime urbain. Le premier va du début du forage en 1990 jusqu'en 2005. Durant ces années, le Conseil communal est à majorité PDC. Comme nous l'avons vu, il s'investit dans une politique foncière et immobilière active, via l'achat de terrains et d'anciens hôtels. Il développe également le tourisme doux, via la construction ou l'amélioration de sentiers pédestres et est impliqué dans le projet de domaine skiable de Tête-de-Balme. Le rachat du Mont-Fleuri et du Grand Hôtel, contrairement aux deux premiers établissements qui ont été transformés en appartements, sont destinés à fournir des lits touristiques dans la perspective du développement du tourisme hivernal à Tête-de-Balme. Les acteurs politiques peuvent, de plus, compter tant sur le moyen d'action consensus que sur celui soutien politique, la population soutenant les différents projets présentés. La possession de ces deux moyens d'action compense l'absence de celui lié à l'argent, la population autorisant la commune à débloquer les sommes nécessaires pour financer les achats et les rénovations des anciens hôtels. Concernant l'organisation du tourisme, entre 1987 et 2002 la société des Intérêts touristiques de la Vallée du Trient s'occupe de la promotion de l'ensemble de la vallée. Relevons également qu'à cette même période, le président de la Société de Développement, en l'occurrence Pascal May, siège au Conseil communal. Il semble ainsi bien que nous nous trouvons ici face à un *régime de développement à orientation touristique*.

La situation change ensuite à partir des années 2005. Tout d'abord, le Conseil communal se modifie radicalement. La majorité change de camp et revient à l'Entente communale, tandis que quatre nouveaux conseillers font leur entrée pour rejoindre le nouveau président Pascal May, seul sortant de l'ancienne législature. La faiblesse du moyen d'action argent influence l'objectif du régime qui est alors la maîtrise de l'endettement, via l'activité hydro-électrique. Dès 2009, une fois ce moyen d'action renforcé via le renouvellement des concessions et le projet Nant de Drance, le Conseil communal va proposer plusieurs projets de développement. Or, le président, principal porteur de ces projets, ne réussit pas à mobiliser les moyens d'action consensus et soutien politique et ils vont être refusés par la population. De même, trois propositions de budget 2011 sont refusées par l'Assemblée primaire. Le moyen d'action droit va également être mobilisé par les opposants de Pascal May contre lui : pétition pour demander la formation d'une commission Nant de Drance, lettre ouverte réclamant un audit sur sa gestion, plainte administrative au Canton des deux conseillers minoritaires. Comme nous l'avons vu dans le moyen d'action organisation, Pascal May cumule les fonctions au sein des différentes entités, ce qui lui permet notamment de nouer plusieurs partenariats avec l'entreprise TMR, au sein de laquelle il travaille. Cependant, il dispose de soutien insuffisant au sein de la commune pour voir acceptés les différents projets. Au niveau de l'organisation touristique, ces années sont également difficiles. Suite à l'éclatement des Intérêts touristiques de la Vallée du Trient en 2002, il n'y a plus d'entité régionale faisant la promotion commune de la destination, ceci jusqu'en 2012 qui voit la création de Vallée du Trient Tourisme. A l'échelle communale, la création en 2010 de la Maison du Tourisme, qui reprend les attributions de la Société de Développement, va entraîner trois ans d'inactivité de cette dernière. Enfin, à la suite des élections 2012 qui voient l'Entente communale perdre la majorité tout en maintenant Pascal May dans ses fonctions de président, les grands projets semblent avoir été mis entre parenthèse, les investissements concernant désormais les infrastructures de base et la sécurité. En synthétisant ces différents éléments, nous pouvons conclure qu'il s'agit ici d'un *non régime*. DeLeon (1992) avait identifié au début des années 1990 à San Francisco un non régime comme étant un régime de transition entre un régime de développement en train de s'effondrer et un régime progressiste en émergence. Dans notre cas, la majorité politique, et en particulier Pascal May, cherche plutôt à pousser plus loin le régime de développement à orientation touristique qui prévalait jusque-là, ce que va refuser la population. C'est également ce qui s'était passé à San Francisco, les citoyens rejetant des projets de développement immobilier, notamment la construction

d'un nouveau stade de base-ball. DeLeon (1992) souligne finalement qu'il manque deux caractéristiques à un non régime pour devenir un régime progressiste à destination des classes moyennes : une volonté politique forte d'établir et de renforcer les objectifs de redistribution et une source de pouvoir économique qui permet leur mise en œuvre. Si grâce à l'hydro-électricité Finhaut dispose clairement du deuxième, le premier fait encore défaut. Bien que nous ayons relevé plusieurs éléments de redistribution ainsi qu'une volonté de s'inscrire dans une perspective de développement durable, les lourds équipements prévus dans l'aménagement du domaine skiable de Balme et dans le projet avorté des Thermes du Mont-Blanc apparaissent difficilement conciliables avec les objectifs de protection de l'environnement et du paysage, inhérents à un régime progressiste.

### 8.3 Capital Ressourciel

#### 8.3.1 Route Salvan – Finhaut

Le premier enjeu ressourciel auquel nous allons nous intéresser ici concerne la liaison routière entre Salvan et Finhaut. S'il en était déjà question durant le troisième forage entre 1910 et 1940 (cf. section 5.3.2), cette liaison routière revient sur le tapis dans les années 1980. Ces deux communes voisines, situées dans la même vallée, ne sont en effet desservies par aucune liaison routière directe. Ainsi, si un habitant de Salvan veut aller rendre visite à un parent à Finhaut, il doit descendre sur Martigny, puis emprunter le col de la Forclaz avant d'arriver à Finhaut (cf. carte ci-dessous) :

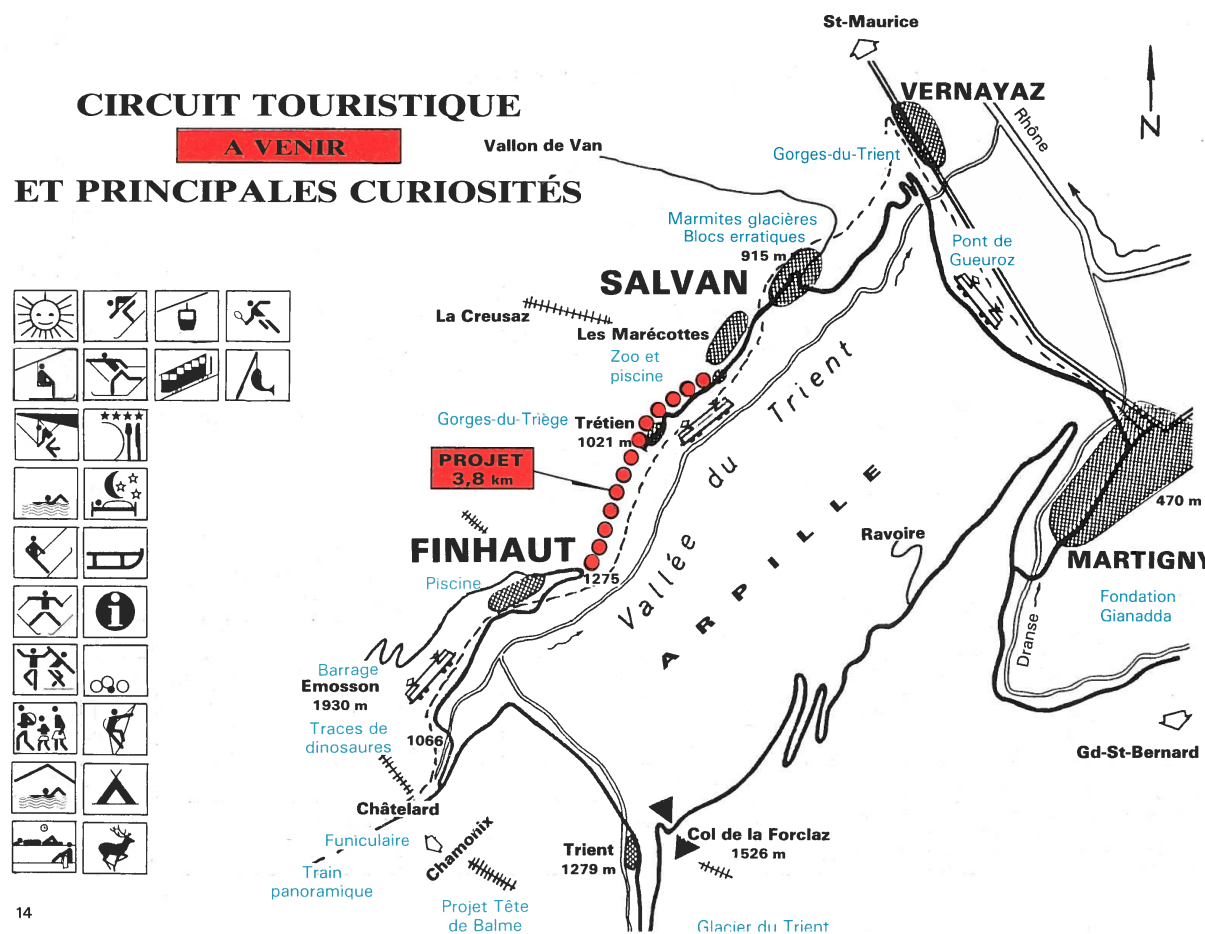


Figure 17 : Carte du projet de liaison routière Salvan-Finhaut  
Source : (Communes de Finhaut et Salvan, 1989, p. 14)

Autrement dit, 33 kilomètres de route de montagne alors que les deux villages ne sont réellement séparés par à peine... cinq kilomètres (Guex, 1985b). Comme nous l'avons mentionné dans l'analyse du Capital Gouvernance, cette liaison représente une priorité pour les autorités politiques et, comme n'hésite pas à le formuler Maxime Gay-des-Combes le président de Finhaut, une question de survie pour la commune (Guex, 1993a). Les raisons plaidant pour cette route sont tout d'abord démographiques et sociales : si entre 1950 et 1980 la population valaisanne a augmenté de 35 %, celle de Finhaut a reculé de 31 % ! Pour les défenseurs de la route, cette hémorragie est la conséquence de l'isolement que vit la commune. Il y a également des motifs touristiques et économiques à cette liaison, les difficultés freinant considérablement le développement d'une région dont le tourisme représente la seule industrie (Guex, 1985b). De plus, la route permettrait de constituer un circuit touristique dans la vallée du Trient (cf. carte ci-dessous). Enfin, elle placerait Finhaut sur l'axe direct de Chamonix. Pour Maxime Gay-des-Combes, « *nul besoin d'explicitier les retombées touristiques et économiques pour la région* » (Giroud, 1987).

Si tout semble plaider en faveur de cette réalisation, un problème se pose et il est de taille : le coût de l'ouvrage. Les cinq petits kilomètres entre Finhaut et les Marécottes reviennent à plus de 40 millions de francs (Grand Conseil du Canton du Valais, 1985). La solution serait donc de pouvoir compter sur une subvention de la part de la Confédération. Ainsi, quelles sont les règles du Régime Institutionnel qui sont susceptibles d'être mobilisées par les acteurs pour réguler cet enjeu ressourciel ?

#### ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

Au niveau des droits de propriété, comme nous l'avons mentionné dans la section 5.3.2, les droits de propriété sur les routes sont définis par le Code civil suisse qui les instaure comme faisant partie du domaine public (Art. 664). Cet article stipule également que c'est la législation cantonale qui en règle l'exploitation et le commun usage.

Pour les politiques publiques fédérales, l'Art. 37 de la Constitution assure à la Confédération « *la haute surveillance sur les routes et les ponts dont le maintien l'intéresse* ». Cependant, ainsi que nous l'avons vu, le Conseil fédéral relève que la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons a laissé à ceux-ci pleine liberté en matière de ponts et chaussées, tant au niveau de la construction que de l'entretien et de la police des routes (cf. section 5.3.2). En 1985 entre en vigueur une loi sur l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants<sup>144</sup>. Celle-ci introduit une surtaxe de 30 centimes par litre de carburant (Art. 1). Le produit récolté sera affecté au trafic routier, en particulier une participation aux frais des routes nationales et des contributions aux frais de construction des routes principales (Art. 3). Concernant ces dernières, il est noté qu'après avoir entendu les cantons, le Conseil fédéral définit le réseau des routes principales dont la construction bénéficie de contributions de la Confédération. Ces routes principales sont des voies de communication importantes pour le trafic suisse ou international et qui n'appartiennent pas au réseau des routes nationales. Dans les régions des Alpes et du Jura, peuvent être déclarées principales des routes dont l'amélioration ou la construction revêtent une importance particulière pour le trafic de transit national ou international, le développement du tourisme et le maintien ou le renforcement de la structure économique de régions périphériques (Art. 12). La Confédération peut également allouer des contributions aux frais occasionnés notamment par les travaux de défense contre les avalanches, glissements de terrain et chutes de pierres, nécessaires pour protéger les routes ouvertes au trafic motorisé (Art. 31). Le Conseil

---

<sup>144</sup> Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants

fédéral introduit en 1987 une ordonnance sur les routes principales<sup>145</sup> pour préciser les modalités d'aménagement et de construction de celles-ci. Cette ordonnance fixe notamment pour chaque canton les taux de contribution applicables aux routes principales, fixés en fonction de l'intérêt que la route présente pour le canton, de sa capacité financière et de ses dépenses routières (Art. 3). Selon ces calculs, le Canton du Valais reçoit pour ses routes principales une contribution fédérale s'élevant à 54 % pour les routes de plaine et de 74 % pour les routes de montagne (Annexe 2). Notons qu'il s'agit du taux de contribution le plus élevé après celui du Canton des Grisons. Ensuite, l'allocation de subventions pour des ouvrages est considérée comme une tâche de la Confédération par la Loi sur la protection de la nature et du paysage<sup>146</sup> (Art. 2, al. 1). De même, les décisions des autorités cantonales concernant les projets qui, selon toute vraisemblance, ne seront réalisés qu'avec des subventions fédérales, sont assimilées à l'accomplissement de tâches de la Confédération (Art. 2, al. 2). Dans la réalisation des projets concernés, les autorités, tant fédérales que cantonales, doivent donc prendre soin de ménager l'aspect caractéristique du paysage et des localités (Art. 3). Enfin, l'enjeu ressourciel qui nous préoccupe ici touche à la question des objectifs d'aménagement de la part des autorités. Au niveau fédéral, la LAT<sup>147</sup> a pour objectif de veiller à assurer une utilisation mesurée du sol. Elle instaure le plan directeur cantonal comme l'un des instruments essentiels de l'aménagement du territoire. Via celui-ci, les cantons déterminent le cours que doit suivre l'aménagement de leur territoire (Art. 6). Le plan directeur doit au moins définir la façon de coordonner les activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire et l'ordre dans lequel il est envisagé d'exercer ces activités et les moyens à mettre en œuvre (Art. 8). Le plan directeur cantonal doit être approuvé par le Conseil fédéral (Art. 11) et a force obligatoire pour les autorités (Art. 9).

Au niveau cantonal, une loi sur les routes<sup>148</sup> entre en vigueur en 1965. Elle divise les voies publiques selon leur destination et leur importance. Les routes nationales sont celles déclarées comme telles par la Confédération (Art. 4). Les routes cantonales principales sont notamment les routes internationales et intercantionales, les liaisons avec la route nationale de la plaine du Rhône ainsi que les routes de la plaine et du coteau reliant entre elles plusieurs localités d'une certaine importance et présentant un intérêt majeur pour la région (Art. 5). Puis, la Loi d'application cantonale de la LAT<sup>149</sup> précise que le Grand Conseil adopte les objectifs d'aménagement, ceux-ci définissant la politique générale d'aménagement du territoire (Art. 5). Le plan directeur concrétise alors ces objectifs et présente, sous forme d'une carte et d'un texte, les décisions essentielles relatives à l'aménagement du territoire (Art. 6). Conformément à cette loi, le plan directeur cantonal a été arrêté par le Conseil d'Etat le 8 juillet 1987 puis adopté par le Grand Conseil le 27 janvier 1988. Le Conseil Fédéral l'a ensuite approuvé le 21 décembre 1988 (Service de l'aménagement du territoire, n.d.). Les objets de ce plan, présentés sous la forme d'environ 150 fiches de coordinations, sont répartis en neuf domaines d'activité : urbanisation, constructions et installations d'intérêt public, transport et communication, tourisme et loisirs, agriculture, nature – paysage – forêt, approvisionnement, environnement et dangers. Les fiches de coordination sont de deux types : fiches générales traitant d'un objet général, par exemple les bisses, et fiches localisés traitant d'un projet particulier. De plus, une fiche précise l'état de la coordination : information préalable (projets pas définis de manière suffisamment précise pour qu'une coordination puisse avoir lieu), coordination en cours (activités pas encore coordonnées), coordination réglée (activités coordonnées). Enfin, la force obligatoire varie suivant l'état de la coordination : pour une fiche « information préalable », les autorités devront se renseigner sur l'objet en question, pour

<sup>145</sup> Ordonnance du 8 avril 1987 sur les routes principales

<sup>146</sup> Loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage

<sup>147</sup> Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire

<sup>148</sup> Loi du 3 septembre 1965 sur les routes

<sup>149</sup> Loi du 23 janvier 1987 concernant l'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire

une fiche « coordination en cours », les autorités devront se conformer à la procédure de coordination et entreprendre en temps utiles les démarches nécessaires et pour une fiche « coordination réglée », les autorités devront se conformer à ce qui a été convenu (Service de l'aménagement du territoire, n.d.). Notons que la liaison routière Salvan – Les Marécottes - Finhaut a fait l'objet d'une fiche de coordination dans le plan directeur cantonal<sup>150</sup>, ce qui signifie tant selon la LAT que selon sa loi d'application valaisanne qu'il s'agit d'un objectif d'aménagement pour le Canton.

Nous pouvons ainsi constater que l'étendue du régime est assez forte, puisque tant le financement de la route que les questions liées à l'aménagement et à l'insertion de l'ouvrage dans la paysage sont régulées. Au niveau de la cohérence, comme nous l'avons relevé à plusieurs reprises, cette question concerne la coordination entre les mesures d'aménagement du territoire et celles de protection. La jurisprudence a confirmé à plusieurs reprises cette nécessité de coordonner les mesures d'aménagement du territoire avec les objectifs de protection de la loi sur la protection de la nature et du paysage (Sauthier, 2013). L'Art. 17 de la LAT, qui définit des zones à protéger, vise en particulier la protection du patrimoine, ce terme englobant autant les éléments naturels que les objets culturels. Cet article met en lumière le fait qu'il existe « *des espaces, des objets dont la société ne doit pas disposer librement, parce que, en quelque sorte, ils ne lui appartiennent pas – c'est l'élément naturel – ou que, mémoire collective, ils constituent son identité – c'est l'élément culturel* » (Moor, 2010, n°3). L'aménagement du territoire vise aussi bien les conditions quantitatives et qualitatives de l'utilisation du sol que la préservation de ce qui existe déjà. Or, ce "aussi bien" signifie qu'il n'y pas de hiérarchie de valeurs en soi. L'application de l'Art. 17 implique donc une pesée des intérêts entre l'exiguïté du sol national et les conséquences que cela induit, les impératifs de protection ainsi que, conformément à la garantie constitutionnelle de la propriété, l'intérêt privé de celui dont les facultés d'utilisation sont restreintes (Moor, 2010). De plus, la LAT ne prime pas sur les autres lois fédérales ou cantonales en vigueur. Ainsi les projets prévus sont régis par les lois en vigueur dans leur domaine spécifique, soit par exemple ici celles sur les routes (Service de l'aménagement du territoire, n.d.). Ainsi, la cohérence du régime est vue comme faible, ce qui en fait un régime complexe.

#### ARRANGEMENTS DE REGULATION LOCALISES

Voyons alors à présent les différentes démarches des acteurs autour de ce projet. Lors de la session du Grand Conseil de novembre 1985, le député Jean-Jacques Rey-Bellet dépose au nom de la députation démocrate-chrétienne du district de St-Maurice une motion pour la construction de la liaison routière de la vallée du Trient entre Salvan et Finhaut. Les arguments justifiant cette réalisation sont pour lui de nature démographique et sociale ainsi qu'économique et touristique, comme nous l'avons évoqué au début de cette section. Il avance également un souci d'équité régionale, étant donné que « *les circonstances historiques ont voulu que la vallée du Trient soit jusqu'ici ignorée dans l'équipement routier* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1985, p. 213), vu la construction de la route internationale Martigny-Chamonix par la Forclaz. Le député repousse également les deux "soi-disant" obstacles à cette réalisation : l'incidence financière et l'existence de la ligne ferroviaire Martigny-Châtelard. Pour le premier, il relève notamment que les tronçons restants à construire du réseau routier cantonal se signalent évidemment par de réelles difficultés techniques qui élèvent les coûts, que les communes concernées se sont engagées à participer aux frais de manière importante. Pour la question de la ligne du Martigny-Châtelard qui se verrait concurrencée par une voie routière, il cite un rapport du délégué cantonal aux transports indiquant que vu le faible bassin de population résidente et leur taux de motorisation élevé, il n'est pas réaliste de penser contenir les déficits d'exploitation du Martigny-Châtelard par une non réalisation de la route. Lors de la discussion sur cet objet, un député

<sup>150</sup> Plan directeur cantonal – Fiche de coordination c.601/1

s'oppose à cette liaison à cause de son coût énorme de 40 millions de francs : « *pour quelques personnes qui ont besoin de se déplacer d'un village à l'autre, est-il nécessaire d'investir une somme aussi considérable ? [...] L'Etat ne peut pas tout faire. Il doit mesurer le coût du projet par rapport à son utilité* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1985, p. 216). Le conseiller d'Etat Bernard Bornet, chef du Département des transports demande alors la transformation de la motion en postulat, puisqu'une motion est à la base de l'élaboration d'une loi et qu'en matière de routes, le Conseil d'Etat ne peut accepter de motion (Grand Conseil du Canton du Valais, 1985). La différence n'est cependant pas anodine puisqu'une motion a un caractère contraignant pour le gouvernement alors que le postulat demande simplement au Conseil d'Etat d'étudier une question et de préparer un rapport<sup>151</sup>. Le conseiller d'Etat accepte donc cette motion sous forme de postulat, « *avec l'assurance que le Gouvernement proposera au Parlement dans le courant de l'année 1987, vraisemblablement en automne, un projet de décret y relatif* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1985, p. 219).

En attendant ce projet de décret, les communes de Finhaut et Salvan décident de se réunir plus souvent et de collaborer encore plus étroitement afin d'aboutir à une réalisation rapide de cette liaison. Une fois cette réalisation achevée, les projets communs, tels que la création commune d'un service médical, d'une station d'épuration des eaux ou d'un service social pour le troisième âge, pourront être facilités (Guex, 1986). En 1987, le Conseil d'Etat décide d'adresser une requête au Conseil fédéral visant à élargir le réseau des routes principales suisses en Valais, en demandant la classification dans cette catégorie de 11 routes, dont celles Martigny – Salvan – Finhaut – Châtelard (Elargissement du réseau des routes nationales suisses en Valais, 1987). Cette requête s'appuie sur la loi fédérale sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, notamment l'Art. 12 que nous avons cité dans l'analyse du RIR, à savoir que c'est le Conseil fédéral qui définit le réseau des routes principales dont la construction bénéficie de contributions de la Confédération. Cette demande se base également sur l'Ordonnance sur les routes principales puisque selon celle-ci, ce sont seulement les routes classées comme routes principales qui peuvent recevoir des contributions de la part de la Confédération. Mais en 1988, la Confédération fait savoir qu'elle refuse ce classement, et donc la subvention qui va avec (Liaison routière Salvan-Finhaut, 1988). En conséquence, le décret sur la construction de la route qui devait être discuté au Grand Conseil au début 1988 comme promis par le conseiller d'Etat Bornet lors de la session de novembre 1985 (cf. supra) est également renvoyé. Ce dernier réaffirme cependant la volonté politique de l'Etat du Valais de voir se réaliser cette liaison routière et déclare que le Canton n'admet pas ce verdict de Berne. Il va continuer les démarches pour faire classer cette route comme route principale de montagne (Liaison routière Salvan-Finhaut, 1988). Les deux communes de Salvan et Finhaut ne s'avouent pas vaincues et demandent au Canton le réexamen du dossier. Elles bénéficient de l'appui massif du district, toutes couleurs politiques confondues (Guex, 1988). Les deux présidents – Maxime Gay-des-Combes pour Finhaut et André Décaillet pour Salvan – vont plus loin en reprochant l'attitude du Conseil d'Etat : se basant sur le fait que le plan directeur cantonal comprend ce projet routier, « *Finhaut et Salvan s'étonnent que les documents officiels cantonaux admettent et justifient une telle liaison et que le Conseil d'Etat, lui, le freine et le repousse toujours plus loin* » (Guex, 1988). Les deux communes réaffirment également leur volonté de consentir un important sacrifice financier pour prendre leur part dans cette réalisation. Il faut dire que le budget prévu pour cette réalisation atteint désormais 58 millions de francs (La route Salvan-Finhaut au centre des débats, 1988). Le projet de décret est alors prévu d'être discuté lors de la session du Grand Conseil de janvier 1989. Dans cette optique, les deux communes de Finhaut et de Salvan préparent à l'attention des députés une plaquette de 20 pages présentant les détails du projet et surtout les

---

<sup>151</sup> Art. 110 et 111 de la loi cantonale du 28 mars 1996 sur l'organisation des Conseils et les rapports entre les pouvoirs

arguments plaidant à sa nécessité (que nous avons déjà évoqués). Ils avancent une belle unanimité de la région en faveur du projet, même de la part du Martigny-Châtelard. Le président du Conseil d'administration de la Compagnie, Pascal Couchepin, affirme que si le rail et la route apparaissaient comme deux concurrents il y a 30 ans, « *aujourd'hui pourtant, plus personne ne conteste leur complémentarité. Le rail et la route sont nécessaires* » (Guex, 1989). Cependant, dans une lettre du 15 décembre 1988, le Conseil d'Etat informe le bureau du Grand Conseil de la décision suivante : « *en ce qui concerne le décret relatif à la route Salvan-Finhaut, le Conseil d'Etat se déclare d'accord de laisser figurer cet objet provisoirement au programme de la session du mois de janvier 1989. Il en sera débattu à la réserve expresse que la Confédération ait donné l'assurance formelle et écrite du subventionnement fédéral avant le début de la session en question* » (lettre du Conseil d'Etat du 15 décembre 1988, citée par Germanier, 1989). Aucune assurance ni confirmation de la part du Conseil fédéral ne parvient au Canton au moment voulu. L'objet est pourtant tout de même gardé à l'ordre du jour et débattu. Des députés ne manquent d'ailleurs pas de relever cette contradiction : « *nous devons constater, aujourd'hui, que les conditions émises par le Conseil d'Etat, en date du 15 décembre 1988, au traitement de l'objet route Finhaut-Salvan, ne sont pas réalisées et pourtant l'on nous propose d'entrer en matière !* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1989, p. 443). Une partie des élus refuseront donc l'entrée en matière mais ils seront en minorité puisque celle-ci est acceptée par 71 voix contre 31 et 4 absentions. Le projet de décret pour la construction de la route est également accepté en première lecture, par 59 voix contre 10 et 5 absentions. Or, comme le Conseil fédéral ne donnera pas suite à la demande de financement, la deuxième lecture nécessaire pour l'adoption définitive du décret n'aura jamais lieu (Plan directeur cantonal – Fiche de coordination c.601/1). Le Conseil fédéral admet que l'état de la législation actuelle lui permettrait d'accorder cette aide. En effet, l'Art. 3 de la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants stipule que ce produit peut être utilisé pour « *une participation générale aux frais des routes ouvertes aux véhicules à moteur [...et] des subventions aux cantons dotés de routes alpestres qui servent au trafic international* » (Art. 3, al. d). Cependant, s'il donne suite à cette demande, il ouvre une brèche puisque ce serait la première fois que la Confédération participerait financièrement à la construction d'une route non classée parmi les routes principales (Schneider, 1989a). De plus, relevons qu'alors que le projet est toujours à l'étude auprès du Conseil fédéral, le conseiller national genevois écologiste Laurent Rebeaud s'inquiète de l'impact de cette liaison routière sur le chemin de fer. Pour lui, la fermeture de la ligne aurait des conséquences sensibles pour la protection de l'environnement et du paysage mais aussi sur l'économie locale puisque plus de 40 emplois sont concernés. Le Conseil fédéral lui répond qu'il n'est pas possible d'évaluer l'influence de la route sur le trafic des voyageurs et admet que, comme l'oblige la loi sur la protection de la nature et du paysage et ainsi que nous l'avons relevé dans l'analyse du RIR, les ouvrages qu'ils subventionnent doivent respecter les exigences de protection (Schneider, 1989b). L'intervention de cet acteur de l'échelle nationale montre que le débat est suivi dans tout le pays. La crainte du Conseil fédéral de voir, s'il accepte cette demande, se multiplier les requêtes de financement pour n'importe quelle route suisse semble ainsi justifiée. Comprenant cela, le Conseil d'Etat revient à la charge pour demander le classement de cette liaison comme route principale suisse, ce que le Conseil fédéral écarte à nouveau en 1991. Suite à cette décision, le projet est suspendu (Plan directeur cantonal – Fiche de coordination c.601/1).

En 1993, le Mont-Blanc express, nouvelle dénomination du Martigny-Châtelard, doit renouveler son matériel roulant et acheter six nouvelles rames. Sollicité pour une participation, le Département fédéral des finances l'accepte mais à la condition que le canton et les communes concernées (Finhaut, Salvan, Vernayaz) renoncent définitivement à la construction de la liaison routière Salvan – Finhaut, afin de ne pas faire de concurrence au rail doté de nouveaux moyens. Face à cette condition, le Conseil d'Etat fait une contre-proposition, à savoir que les partenaires intéressés renonçaient à toute revendication

pendant 10 ans, et non pas définitivement (Guex 1993c). Avalisée par le Département fédéral, cette proposition est acceptée à l'unanimité par les communes de Finhaut, Salvan et Vernayaz. Adhérant au nom du Conseil communal à cette convention, Maxime Gay-des-Combes est pourtant amer. La commune de Finhaut a en effet toujours été la plus ardente à défendre ce projet, afin de disposer d'une liaison directe avec la plaine. Conscient de la difficulté du choix à faire, le président regrette que de surcroît la Confédération ne prenne en charge que 9,8 millions sur les 64 que coûtera la modernisation du chemin de fer. Il déclare être prêt à se montrer patient, mais demande en échange au Canton d'améliorer les tronçons existants et de réaliser une liaison saisonnière entre les deux villages (Guex, 1993c). Il faudra encore attendre 10 ans pour voir un tel projet être mis à l'enquête publique. Si 2003 correspond à la fin du moratoire imposé par le Département fédéral des finances, les communes avaient cependant en 1998 accepté de renoncer définitivement au projet de route pour se contenter d'une simple liaison. Il s'agit en fait d'une amélioration du chemin en terre battue, qui restera fermé l'hiver et sera empruntable uniquement par les personnes munies d'une autorisation spéciale (Rausis, 2003). Ainsi, après un combat de quasiment 15 ans, la route tant voulue par le Conseil communal de Finhaut et son président Maxime Gay-des-Combes ne verra pas le jour. Cet échec restera d'ailleurs comme son plus grand regret, comme il l'affirme en 2004 au moment où il se retire de la fonction de président (Méroz, 2004). S'il a investi son énergie sans compter pour ce projet, il a sans doute payé le manque de relais politiques cantonaux et nationaux, car c'est en grande partie un manque de volonté politique au niveau du Conseil fédéral et du Conseil d'Etat qui explique la non réalisation de cette route.

### 8.3.2 Domaine skiable de la Tête de Balme

Pour ce deuxième enjeu ressourciel de ce dernier forage, nous nous intéressons à la question de la création d'un domaine skiable. Comme nous l'avons vu dans le forage précédent (cf. section 7.3), le projet de création d'une station de ski aux Esserts a été débouté par le Tribunal fédéral et n'a donc pas pu être réalisé. Or, les communes de Finhaut et de Trient ne s'avouent pas vaincues. Pour elles, les raisons qui avaient donné naissance au projet des Esserts sont toujours d'actualité. Leur population diminue, en partie à cause du fait que les habitants ne trouvent pas d'emploi sur place. Comme le tourisme est vu comme la seule industrie susceptible de fournir de nouveaux emplois, c'est bien ce secteur qu'il s'agit de développer. Il y a, de plus, toujours le problème d'occupation des lits hôteliers en hiver. Ainsi naît un nouveau projet : l'équipement de la Tête de Balme. L'idée est d'équiper le versant suisse de la Tête de Balme, alors que le côté français l'est déjà. La commune de Trient – propriétaire des terrains – et celle de Finhaut – qui fournirait le potentiel hôtelier – sont acquises au projet (Guex, 1985a). On espère capter une partie des touristes de Chamonix, comme l'explique le président de Finhaut Maxime Gay-des-Combes : « *en été, la clientèle de Chamonix vient en masse à Emosson et dans la vallée du Trient. Mais en hiver, nous n'avons pas encore réussi à nous raccrocher à Chamonix* » (Faiss, 2003b). Un premier projet présenté entre 1982 et 1986 n'a pas reçu l'approbation des autorités fédérales. L'Office des Transports demande de redimensionner le projet, ce que font les deux communes. En 1991, cette nouvelle mouture est également rejetée, à cause du préavis négatif de l'Office fédéral de l'Environnement, des forêts et du paysage. En 1993, les communes repartent au combat. Comme l'affirme Maxime Gay-des-Combes, « *l'aménagement du domaine skiable de la Tête de Balme constitue naturellement notre principal cheval de bataille* » (Guex, 1993a). Un nouveau projet est lancé, dans lequel la commune de Finhaut va doubler sa participation de Fr. 250'000.- à Fr. 500'000.-. C'est ce projet qui va nous intéresser. Les ressources concernées ici sont les mêmes que pour le conflit du domaine skiable aux Esserts (section 7.3), c'est-à-dire le sol, le paysage et la forêt. En particulier, les enjeux concernent l'octroi de concession pour le



téléphérique prévu ainsi que le défrichement des terrains nécessaires pour les installations et le domaine skiable.

#### ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

La question des droits de propriété sur les terrains concernés sera rapidement traitée puisque ceux-ci appartiennent à la commune de Trient (Guex, 1985a). Rappelons que l'Art. 380 du Code civil suisse garantit la propriété privée dans les limites de la loi. Au niveau des politiques publiques fédérales, nous nous intéressons tout d'abord à la question environnementale. Une nouvelle loi<sup>152</sup> sur les forêts est instaurée en 1991, abrogeant la précédente de 1902. Elle a quatre buts principaux : assurer la conservation des forêts dans leur étendue et leur répartition géographique, protéger les forêts en tant que milieu naturel, garantir que les forêts puissent remplir leurs fonctions, notamment leurs fonctions protectrice, sociale et économique et maintenir et promouvoir l'économie forestière (Art. 1). Elle instaure également que les défrichements sont interdits, mais qu'une autorisation peut être accordée à titre exceptionnel au requérant qui démontre que le défrichement répond à des exigences primant l'intérêt à la conservation de la forêt, les motifs financiers ne pouvant être considérés comme des raisons importantes (Art. 5). Au niveau des compétences, les dérogations sont accordées par les cantons pour les surfaces de 5000 m<sup>2</sup> ou moins et par la Confédération pour les surfaces dépassant 5000 m<sup>2</sup> (Art. 6). De plus, tout défrichement doit être compensé en nature dans la même région (Art. 7). Enfin, cette loi stipule que lorsqu'un projet de construction exige aussi bien une autorisation de défrichement qu'une autorisation exceptionnelle de construire en dehors de la zone à bâtir, cette dernière ne peut être octroyée que d'entente avec l'autorité compétente selon l'art. 6 (Art. 11, al.2). Notons qu'en 1999, une loi fédérale<sup>153</sup> est proclamée afin de coordonner et de simplifier les procédures de décision. Elle modifie alors toute une série de lois, donc celle sur les forêts. L'Art. 6 est transformé de la manière suivante : *« les dérogations sont accordées : a. soit par les autorités fédérales, lorsque la construction ou la transformation d'un ouvrage exigeant un défrichement relève de leur compétence ; b. soit par les autorités cantonales, lorsque la construction ou la transformation d'un ouvrage exigeant un défrichement relève de leur compétence »*. Ensuite, la loi sur la protection de l'environnement de 1983 note dans son Art. 10a qu'avant de prendre une décision sur la planification et la construction ou la modification d'installations, l'autorité examine le plus tôt possible leur compatibilité avec les dispositions en matière d'environnement et que le Conseil fédéral désigne les types d'installations qui doivent faire l'objet d'étude d'impact sur l'environnement. Celles-ci figurent dans l'annexe de l'ordonnance<sup>154</sup> relative à cet objet. Les téléphériques et téléskis sont nommés comme appartenant à cette catégorie et donc devant faire l'objet d'étude d'impact sur l'environnement (Annexe 6, n° 60.1). L'objectif d'une étude d'impact sur l'environnement permet de déterminer si un projet de construction ou de modification d'une installation répond aux prescriptions fédérales sur la protection de l'environnement ainsi qu'aux dispositions concernant la protection de la nature, du paysage et des eaux, la sauvegarde des forêts, la chasse et la pêche (Art. 3). Enfin, le dernier élément pertinent à relever concernant spécifiquement la question de la protection est le droit de recours attribué, tant dans l'Art. 12 de la Loi sur la protection de la nature et du paysage que dans l'Art. 55 de la Loi sur la protection de l'environnement, aux organisations de protection de l'environnement, de la nature ou du paysage, à la condition qu'elles soient actives au niveau national et qu'elles poursuivent un but non lucratif. Toujours au niveau des politiques fédérales mais concernant cette fois la question de la construction de l'installation skiable, la Loi sur l'aménagement du territoire de 1979 relève qu'aucune construction ou installation ne peut être créée ou transformée sans autorisation de l'autorité

<sup>152</sup> Loi fédérale du 4 octobre 1991 sur les forêts

<sup>153</sup> Loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision (LCoord)

<sup>154</sup> Ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE)

compétente et que l'autorisation est délivrée si la construction ou l'installation est conforme à l'affectation de la zone ou si le terrain est équipé (Art. 22). L'Art. 24 prévoit des dérogations à l'Art. 22 hors des zones à bâtir en permettant la délivrance d'autorisations si l'implantation de ces constructions ou installations hors de la zone à bâtir est imposée par leur destination et si aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose. Ensuite, une ordonnance<sup>155</sup> de 1978 fixe l'octroi de concession pour les téléphériques au Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (DETEC). Toute demande de concession doit contenir une description précise du projet ainsi qu'un plan indiquant les déboisements indispensables et les reboisements de remplacement prévus (Art. 10, al. 2).

Au niveau du canton, nous avons vu dans la section précédente sur la route Salvan-Finhaut (cf. section 8.3.1), que la loi d'application de la LAT précise que le Grand Conseil adopte les objectifs d'aménagement et que le plan directeur les concrétise. Tout comme la liaison routière Salvan-Finhaut, le domaine skiable de la Tête de Balme fait l'objet d'une fiche de coordination<sup>156</sup> dans le plan directeur cantonal. La loi cantonale sur les constructions<sup>157</sup> attribue les compétences en matière de droit public sur les constructions au conseil communal pour les projets situés à l'intérieur des zones à bâtir et à la commission cantonale des constructions pour ceux situés à l'extérieur des zones à bâtir (Art. 2).

Ainsi, nous pouvons relever que par rapport à la période précédente, le régime s'est considérablement étendu, en particulier avec l'apparition d'une ordonnance sur l'octroi de concession des téléphériques et une autre sur les études d'impact sur l'environnement. A été également instaurée une loi sur la protection de l'environnement, permettant aux organisations environnementales de recourir contre des décisions de construction. Au niveau de la cohérence, cette question touche, comme nous l'avons relevé dans la section 7.3, à la coordination entre les mesures de protection et celles d'exploitation. Nous pouvons également relever que la concession, l'approbation des plans ainsi que l'autorisation de construire font l'objet de trois procédures différentes, les deux premières étant de compétence fédérale et la troisième de compétence cantonale. De plus, il faut rajouter les autorisations spéciales relatives au droit de l'environnement (Conseil Fédéral, 2004). La succession des procédures et les difficultés à les coordonner fait alors aboutir à un régime complexe. Notons que l'objectif de la nouvelle loi<sup>158</sup> sur les installations à câbles de 2006 sera justement de simplifier ces procédures, en réunissant désormais les différentes procédures en une seule et en instaurant l'Office fédéral des transports comme unique autorité de première instance (Conseil Fédéral, 2004).

#### ARRANGEMENTS DE REGULATION LOCALISES

Comme nous l'avons mentionné au début de cette section, nous nous intéressons au quatrième projet lancé en 1993 concernant l'aménagement de la Tête de Balme. Concrètement, il est question de construire un téléphérique de deux cabines (65 places chacune) depuis le Châtelard, ainsi qu'un télésiège à quatre places, un restaurant d'altitude et un petit télésiège de deux places pour un investissement de 19 millions (Gratzl, 1997c). En 1994, l'Espace Mont-Blanc décide de considérer ce projet comme un modèle, au vu de son ambition transfrontalière, puisqu'il s'agit de concevoir la Tête de Balme comme un domaine skiable franco-suisse. Pour Maxime Gay-des-Combes, le soutien de cet organisme ne peut que déboucher sur du concret. Il s'agit alors de négocier avec Vallorcine pour faire

<sup>155</sup> Ordonnance du 8 novembre 1978 sur l'octroi de concessions aux téléphériques

<sup>156</sup> Plan directeur cantonal – Fiche de coordination d. 801

<sup>157</sup> Loi du 8 février 1996 sur les constructions

<sup>158</sup> Loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes

jouer la complémentarité plutôt que la concurrence (Guex, 1994a). Les partenaires du projet se réunissent en 1996 au sein d'une nouvelle société : la Société de développement agro-touristique de Trient-Finhaut (Guex, 1996c). Parmi les entités concernés, on retrouve les communes de Finhaut, Trient et Salvan, mais aussi des particuliers et des entreprises touristiques comme la Compagnie du Martigny-Châtelard, Télérverbier ou la télécabine de la Creusaz aux Marécottes. L'objectif de cette société est « *l'étude et la réalisation d'un projet d'équipement de remontées mécaniques de la partie suisse du massif Croix-de-Fer – Tête-de-Balme* » (Guex, 1996c). Cependant, la mise en valeur des alpages et des bâtiments d'alpage par le développement de l'agriculture de montagne et d'activités touristique hivernales et estivales figure également dans les buts de la nouvelle société. Cette mention est avant tout destinée à faire comprendre aux organisations écologiques, qui avaient bloqué les premiers projets, qu'il s'agit bien ici d'assurer un avenir équilibré à cette région de montagne (Guex, 1996c). Les leçons des précédents échecs ont donc été bel et bien tirées. Il ne manque donc plus que le feu vert de Berne. Celui-ci se fera cependant attendre. Maxime Gay-des-Combes fustige d'ailleurs plusieurs fois la lenteur de la procédure et du traitement du dossier par les différents services fédéraux concernés (Guex, 1996b ; Gratzl, 1997a).

Au début mai 1997, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie accorde à la Société de développement agro-touristique de Trient-Finhaut une concession pour la desserte de Tête-de-Balme, assortie de l'autorisation de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage de défricher les 5500 m<sup>2</sup> nécessaires (Gratzl, 1997c). Evidemment, Maxime Gay-des-Combes ne cache pas sa joie en soulignant que l'administration fédérale a fini par comprendre les problèmes économiques de la vallée du Trient et cette question de survie pour Finhaut, Trient et leurs populations. Pour lui, ce succès est également à porter au crédit de l'Espace Mont-Blanc, qui a assuré la coordination internationale. Mais, comme la loi les y autorise (cf. supra), le Club Alpin Suisse, Pro Natura, le WWF ainsi que la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage (FSPAP) font recours contre cette décision auprès du Conseil fédéral pour la concession et auprès du Département fédéral de l'Intérieur pour le défrichement. En attendant que les deux entités statuent sur ces recours, la réalisation du projet est bloquée. En 1998, le Département fédéral de l'Intérieur admet le recours. En s'appuyant sur la jurisprudence du Tribunal fédéral, il met en doute l'opportunité du projet en termes de retombées économiques, le tourisme s'orientant vers de nouveaux produits respectueux de la nature au détriment du ski alpin (Guex, 1998). Il retire donc l'autorisation de défrichement. Maxime Gay-des-Combes adresse alors une lettre à la conseillère fédérale Ruth Dreifuss, cheffe du Département concerné, dans laquelle il ne mâche pas ses mots : « *vosre texte sent le juridisme à outrance, l'étroitesse d'esprit, la peur, le cloisonnement des bureaux* » (Nicolet, 1998), « *vous anéantissez, en donnant raison aux fossoyeurs verts, l'espoir de toute une région* » (Guex, 1998). Si l'octroi de la concession reste valable, cette admission du recours contre l'autorisation de défricher oblige les partenaires du projet à présenter une nouvelle mouture (Guex, 1999a). Les mois passent à nouveau avant de voir en 2002 le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) accorder l'autorisation de défricher pour le nouveau projet. Comme le souligne le président de Trient Victor Gay-Crosier, « *c'est la victoire de la persévérance* » (Méroz, 2002c). Le président de Finhaut Maxime Gay-des-Combes, de son côté, se félicite de cette « *excellente nouvelle qui fait du bien au moral des habitants de Trient et de Finhaut et de tous les partenaires de la région* » (Méroz, 2002c). Cependant, les quatre opposants de la première heure, soit le Club alpin suisse, le WWF, Pro Natura et la Fondation pour la protection et l'aménagement du paysage déposent un recours auprès du Tribunal fédéral contre cette décision. Ils s'interrogent notamment sur l'absence d'un rapport d'étude d'impact sur l'environnement dans le dossier de soumission (Méroz, 2002d). De plus, pour eux, le périmètre concerné se situe dans une région très riche en matière de flore, de faune et de paysage et il n'est donc pas acceptable d'y créer un nouveau

domaine skiable. Un an plus tard, le Tribunal fédéral tranche en faveur des recourants. Les juges estiment que le DETEC qui avait octroyé une autorisation de défricher n'avait pas la compétence pour le faire, celle-ci relevant des autorités cantonales. Suivant le principe de coordination, les différentes autorisations doivent être concentrées autant que possibles dans les mains de la même autorité, afin de permettre une vue d'ensemble et une pesée optimale des intérêts<sup>159</sup>. Cette décision du Tribunal fédéral peut être vue comme une manière de résoudre la complexité du régime institutionnel que nous avons relevée concernant l'éclatement des procédures et des autorités compétentes. Le résultat de cet arrêt est le renvoi du projet devant les autorités cantonales et surtout l'obligation de déposer un dossier plus complet et précis permettant notamment de juger de l'impact sur l'environnement (Faiss, 2003a). Maxime Gay-des-Combes n'hésite pas à parler d'« *assassinat économique de la vallée* » (Faiss, 2003b). La Société de développement agro-touristique de Trient-Finhaut, de son côté, déplore une « *“recourite” permanente, encouragée par une législation permissive et des fonctionnaires zélés* » (Gratzl, 2003). Notons finalement qu'un nouveau projet a été présenté en 2008 par cette Société, mais celui-ci s'est à nouveau vu contré par des organisations écologistes (Méroz, 2008).

#### 8.4 Articulation des deux capitaux au sein du Régime Politique local

Pour cette partie faisant le lien entre le Capital Gouvernance et celui Ressourciel, commençons, comme dans les chapitres précédents, par synthétiser sous la forme des deux tableaux précédents les éléments importants de notre analyse :

#### Période 1990-2013 : fin de la trajectoire

##### Capital Gouvernance

Acteurs	Société de développement Hôteliers Cie du Martigny-Châtelard/TMR Trient Tourisme
Objectifs des acteurs politiques	Politique immobilière Projets touristiques Hydro-électricité
Moyens d'action	Avant 2005 : acteurs généralement bien dotés Dès 2005 : consensus + soutien politique absent
Type de régime	<b>Régime de développement à orientation touristique -&gt; 2005 Non Régime dès 2005</b>

##### Capital Ressourciel

	<b>Route Salvan- Finhaut</b>	<b>Domaine skiable de la Tête de Balme</b>
RIR	Etendue forte Cohérence faible → Régime complexe	Etendue forte Cohérence faible → Régime complexe
ARL	Finhaut très active Refus de subsides par la Confédération Peu de soutien du Conseil d'Etat	Président de Finhaut très actif sur le dossier Recours des organisations environnementales fait échouer projet

Figure 18 : Tableaux récapitulant les éléments principaux du Capital Gouvernance et du Capital Ressourciel entre 1990 et 2010

<sup>159</sup> Arrêt du 14 mars 2003 du Tribunal fédéral dans la cause Club alpin suisse, Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, Pro Natura et WWF Suisse c. Société de développement agro-touristique de Trient-Finhaut SA, Commune politique de Trient, Commune politique de Finhaut, Canton du Valais, Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication, ATF 1A. 113/2002/dxc

Nous avons conclu dans l'analyse du Capital Gouvernance que nous avons affaire à un régime de développement à orientation touristique entre 1990 et 2005. Les résultats de l'analyse du Capital Ressourciel coïncident bien avec ce type de régime. En effet, nous avons vu que le Conseil communal, en particulier son président Maxime Gay-des-Combes, s'investissait sans compter dans ces deux projets, celui de la route entre Salvan et Finhaut et celui de l'équipement du domaine de Balme. De plus, les motivations derrière ceux-ci sont également clairement touristiques. L'équipement du domaine de Balme a bien évidemment pour objectif d'attirer des touristes et de faire occuper les lits hôteliers délaissés l'hiver à Finhaut. Le projet de route, quant à lui, a notamment pour but de créer un circuit touristique (cf. figure section 8.3.1) et de placer Finhaut sur l'axe direct de Chamonix, afin de bénéficier d'une partie de ses retombées touristiques. Ensuite, si nous avons relevé que Pascal May était un acteur central du Capital Gouvernance, il est cependant totalement absent dans les deux projets étudiés dans le Capital Ressourciel, bien qu'il soit à cette période président de la Société de développement de Finhaut et que, comme nous l'avons vu, ces deux projets concernent directement le tourisme. Il faut dire qu'une nouvelle Société de développement de Trient-Finhaut a été créée dans le but de voir aboutir le domaine skiable de Balme et que la Société de développement de Finhaut ne semble pas du tout intégrée dans le projet. L'acteur central dans les deux projets du Capital Ressourciel est bien Maxime Gay-des-Combes, qui multiplie les interventions pour les voir aboutir.

Nous avons également noté dans les objectifs du Capital Gouvernance la volonté d'un développement non artificiel mais durable et un tourisme doux. La construction de plusieurs sentiers pédestres s'insérait d'ailleurs dans cette optique. On peut alors se poser la question de savoir dans quelle mesure le projet de domaine skiable de Tête-de-Balme s'intègre à cet objectif. Pour les acteurs, il ne semble pas y avoir de contradiction. Nous avons relevé que l'Espace Mont-Blanc soutenait le dossier dès 1994 comme projet modèle pour « *une promotion du tourisme extensif doux* » (Guex, 1994a). Il faut dire que le slogan (et donc l'aspiration centrale) de cette coopération transfrontalière que constitue l'Espace Mont-Blanc est : « *France Italie Suisse : ensemble vers un développement durable* » (Site internet de l'Espace Mont-Blanc, consulté le 4 novembre 2013). On peut néanmoins s'interroger si la construction d'un téléphérique, de deux télésièges et d'un restaurant d'altitude s'insère vraiment dans une optique de tourisme doux et de développement durable. Comme dans toute problématique liée à ces questions, il s'agit de faire une pesée des intérêts entre les aspects environnementaux, ceux économiques et ceux sociaux. Etant donné que les recours des organisations écologistes ont toujours abouti, les premiers ont, pour l'instant, toujours été vus comme prépondérants sur les autres, malgré les arguments des défenseurs du projet qui mettaient en avant les gains économiques et sociaux pour leurs populations.

Concernant le projet de liaison routière entre Salvan et Finhaut, nous avons pu voir que les acteurs politiques ont réussi cette fois à mobiliser des soutiens supra-locaux. C'est le cas tout d'abord à l'échelle du district, les autorités de celui-ci faisant corps derrière le projet. De plus, au niveau du Canton du Valais, c'est également le cas puisque le Grand Conseil accepte en 1989 tant l'entrée en matière que le projet de décret de route. Or, c'est sur le dernier échelon que va buter la réalisation de cette liaison, c'est-à-dire celui fédéral. Comme nous l'avons relevé, le Conseil fédéral admet que la législation lui permettrait d'accorder le subside pour cette route, mais craint le précédent que cela pourrait créer. Comme le souligne Bernard Bornet, le chef du Département des travaux publics, « *c'est la raison pour laquelle cette décision est une décision de caractère purement politique* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1989, p. 454). Or, celle-ci ne se fera pas en faveur des communes de Finhaut et de Salvan. Les autorités politiques ont, une nouvelle fois, manqué de relais et de soutiens au niveau fédéral.

Enfin, ainsi qu'il avait été noté dans l'analyse du Capital Gouvernance, le moyen d'action droit avait souvent été mobilisé par les différents acteurs. C'était notamment le cas des associations écologistes qui s'opposaient au projet Nant de Drance car elles considéraient le bilan écologique final déséquilibré. Les oppositions avaient cependant été soit déboutées, soit retirées après négociations. Dans le Capital Ressourciel, ces mêmes organisations écologistes se battent contre le projet d'équipement du domaine skiable de Balme. Elles auront gain de cause, forçant ainsi les partenaires à retravailler plusieurs fois le projet. Mais la première conséquence de ces oppositions est clairement de faire traîner le dossier durant plus d'une dizaine d'années. On espère peut-être par là décourager les investisseurs, qui iront placer leur argent ailleurs. Ce moyen d'action permet, dans ce cas, de créer un autre moyen d'action que nous ne traitons pas systématiquement mais qui est intéressant à évoquer ici : celui du temps. La distribution de ce moyen d'action est généralement inégale entre les acteurs. Knoepfel, Larrue & Varone (2006) soulignent que les acteurs publics disposent de plus de temps que les représentants des groupes sociaux. Pourtant, il semble bien que ce soit l'inverse ici : ce sont les acteurs politiques qui veulent voir le projet se réaliser le plus tôt possible et se plaignent de la lenteur du traitement du dossier, alors que les associations écologistes disposent elles de tout le temps nécessaire.

### **8.5 Effets du Régime Politique local sur la trajectoire**

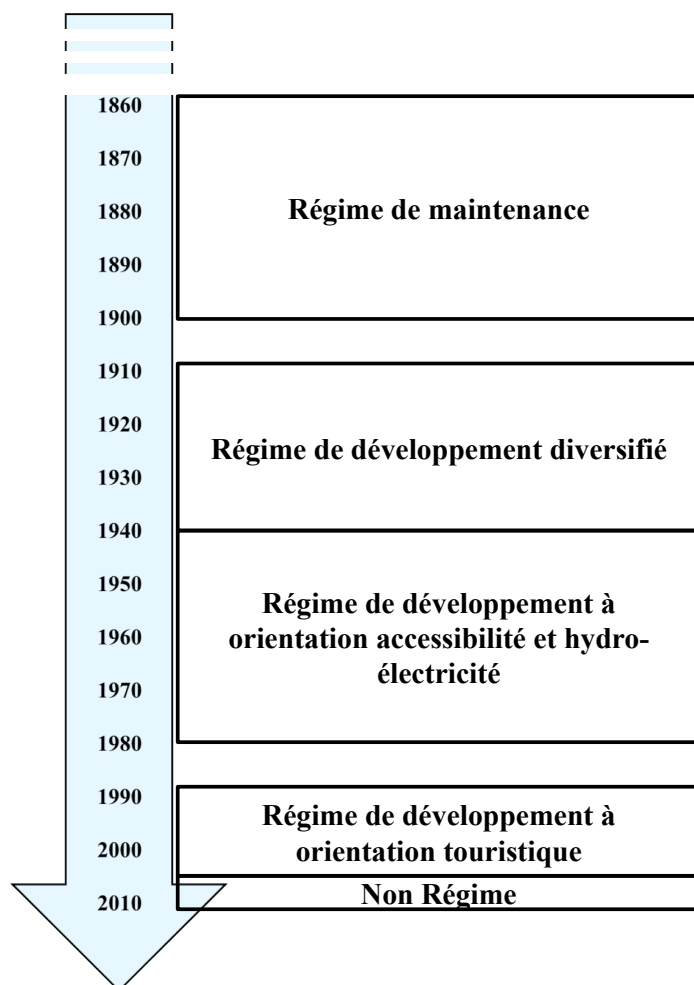
Finalement, il reste à voir dans quelle mesure les caractéristiques de la trajectoire peuvent être liées au Régime Politique local. Entre 1990 et 2005, nous avons identifié le Capital Gouvernance comme un régime de développement à orientation touristique. Nous avons vu que le Conseil communal menait une politique immobilière active, notamment en rachetant et en transformant deux anciens hôtels en complexes d'appartements. L'objectif derrière cet investissement était de créer des logements pour tenter de contrer le déclin de la population. Cela a été un succès puisque le nombre d'habitants, qui était en baisse depuis les années 1960, passe de 293 en 1990 à 334 en 2002. Concernant l'aspect touristique, la trajectoire voit la continuation du déclin, avec seulement trois hôtels ouverts et la chute des arrivées hôtelières. Nous avons vu que le Conseil communal, en particulier le président Maxime Gay-des-Combes, était très investi dans deux projets qui ont pour but de relancer le tourisme : la route entre Salvan et Finhaut et l'équipement de la Tête de Balme. Mais, malgré l'énergie déployée, les deux projets échouent et ne seront pas réalisés. Ainsi, le décalage qu'on constate entre le Régime politique local à orientation touristique, caractérisé notamment par une forte volonté politique de développer le tourisme, et le déclin de ce secteur du côté de la trajectoire, s'explique en partie par la non-concrétisation de ces projets, malgré tous les efforts des autorités communales. De plus, la commune investit dans la réalisation de plusieurs sentiers pédestres et/ou didactiques. Cependant, ceux-ci génèrent peu de retombées économiques, notamment en termes de nuitées, malgré les propos de Maxime Gay-des-Combes qui déclarait en 1999 vouloir par là montrer que le tourisme doux pouvait avoir des conséquences positives sur l'économie d'un village (cf. section 8.2). On peut ainsi avancer que cette option choisie par le Conseil communal n'est pas la bonne dans une perspective de relance du développement touristique.

Puis, entre 2005 et 2013, c'est un non régime qui a été identifié. Du côté de la trajectoire, on peut voir l'aboutissement de deux projets majeurs pour la commune, qui ne concernent pas le tourisme mais l'hydro-électricité : le renouvellement des concessions CFF ainsi que le projet Nant de Drance. Ces projets peuvent être vus comme des "exceptions" au sein du non régime car ils reçoivent le soutien de la population. Mais du point de vue du tourisme, à part l'ouverture de la Maison du tourisme en 2010,

aucun projet ne voit le jour. En outre, l'ouverture de la Maison du tourisme aboutit à la mise en veille de la Société de développement pour trois ans puisque ses tâches ont été reprises. De plus, il n'y a plus durant cette période de société de promotion à l'échelle de la vallée du Trient. L'organisation touristique est ainsi éclatée et déficiente. L'absence de consensus sur le développement touristique futur ainsi que, par conséquent, de soutien politique envers les projets proposés par le président Pascal May fait échouer ces différents projets. Cette défaillance du Régime Politique local, identifié comme un non régime, influence sans aucun doute la continuation de la trajectoire d'abîme et l'incapacité du développement touristique à redémarrer.

## 9. Lecture transversale : évolution du Régime Politique local entre 1860 et 2010

Cette partie a pour objectif d'étudier de manière globale l'évolution du Régime Politique local sur l'ensemble de la trajectoire de développement de Finhaut. Pour rappel, voici de manière schématique les différents régimes que nous avons identifiés :



De manière grossière, nous pouvons identifier trois types de régimes qui se sont succédés à Finhaut entre 1860 et 2010 : un régime de maintenance entre 1860 et 1900, un régime de développement entre 1910 et 2005 et enfin un non régime sur la dernière partie. Cependant, étant donné que nous avons analysé plus en détails le type de développement concerné, nous pouvons identifier trois différents régimes de développement : un régime de développement diversifié, un régime de développement à orientation accessibilité et hydro-électricité et un régime de développement à orientation touristique. Voyons alors plus précisément la succession des différents régimes.

**Figure 19 : La succession des différents types de Régimes Politiques locaux à Finhaut entre 1860 et 2013. Elaboration propre**

Le premier régime qui a été identifié est un régime de maintenance, qui dure près d'une quarantaine d'années entre 1860 et 1900. Il est caractérisé par une quasi-absence des acteurs privés, hormis quelques hôteliers locaux. Ceux-ci ne sont pas encore organisés au sein d'une association. Les acteurs publics s'occupent des tâches de routine et montrent une certaine réticence face aux projets de développement et de modernisation qui viennent du district ou du Canton. Les relations entre les autorités politiques et les hôteliers sont souvent difficiles, et les premières ne soutiennent que peu le développement des entreprises locales. Et hormis l'argent qui se renforce grâce à l'augmentation des recettes des taxes industrielles, les acteurs, en particulier ceux touristiques, sont de manière générale



faiblement dotés en moyens d'action, que ce soit l'organisation, le soutien politique ou l'information. Les deux enjeux ressourciels analysés, soit le détournement des flux touristiques depuis Chamonix et la question du chemin de fer confirment cette relative passivité du régime politique local à Finhaut. Il faut attendre les années 1910 pour voir se mettre en place un régime orienté vers le développement. Les objectifs des autorités politiques ne sont pas concentrés sur un secteur mais concernent l'hydro-électricité, l'accessibilité, le tourisme ainsi que la modernisation de la commune. Du côté des acteurs, ceux privés apparaissent ici, alors qu'ils étaient quasiment absents durant la phase précédente : la Compagnie du Martigny-Châtelard, la Société de développement ainsi que les CFF. On constate également une forte instabilité au sein du Conseil communal, avec de fréquents renouvellements des acteurs politiques. Les acteurs sont, de manière générale, peu dotés en moyen d'action information, consensus et soutien politique. Si les hôteliers disposent de meilleurs réseaux tant au niveau local qu'à celui cantonal, les relations avec le partenaire touristique indispensable qu'est la Compagnie Martigny-Châtelard se font difficilement. Conformément aux résultats de l'analyse du Capital Gouvernance, les deux problématiques étudiées dans le Capital Ressourciel, concernant le barrage de Barberine et la concurrence sur l'accessibilité, montrent également une implication active des acteurs pour défendre leurs intérêts.

Après la deuxième guerre mondiale, le Régime Politique local, s'il est toujours dans une optique de développement, voit deux des thématiques évoquées dans le précédent régime prendre le dessus : l'accessibilité et l'hydro-électricité. Dans ce régime qui durera pendant près de 40 ans, le tourisme passe clairement au second plan des préoccupations. Cela est notamment illustré par une implication très mesurée des acteurs politiques sur la question de la création de domaines skiables, en particulier celui des Esserts, projet porté surtout par la commune de Trient. Si ce régime voit l'apparition de plusieurs nouvelles sociétés liées au tourisme, comme la Société anonyme des transports Emosson-Barberine (SATEB), la Société du télésiège de la Barmaz ainsi que la Société coopérative des aménagements sportifs, leur très faible dotation en moyens d'action, en particulier l'argent, le consensus et l'organisation, limite fortement leurs activités. C'est également le cas de la Société de Développement. Le régime suivant changera totalement d'optique de développement puisque, pour la première fois depuis le début de la trajectoire, c'est le tourisme qui se trouve au centre des préoccupations. On peut faire l'hypothèse que ce changement drastique d'orientation du régime est lié à l'important renouvellement des autorités communales en 1984, avec quatre nouveaux élus dont le président Maxime Gay-des-Combes. Comme nous l'avons vu, celui-ci s'investira sans compter pour différents projets liés au tourisme à Finhaut, en particulier l'équipement du domaine skiable de Balme et la liaison routière avec Salvan. De plus, l'année 1987 voit la création de la Société des Intérêts Touristiques de la Vallée du Trient, organisation qui s'occupe de la promotion de l'ensemble de la vallée. C'est également durant ce régime à orientation touristique que les acteurs sont le mieux dotés en moyens d'action, hormis peut-être l'argent. En effet, même si les redevances hydro-électriques permettent chaque année des marges d'autofinancement importantes, la politique immobilière menée par la commune l'a fait endetter fortement. Le Conseil communal dispose d'un consensus et d'un fort soutien politique de la part de la population, qui accepte à une large majorité les différents projets de rachat d'anciens hôtels.

Enfin, le changement de majorité qui se produit au sein du Conseil communal aux élections de 2004 ainsi que l'entrée de quatre nouveaux conseillers et l'arrivée de Pascal May à la présidence introduit un non régime, caractérisé notamment par une absence de consensus et de soutien politique en faveur des projets proposés par le Conseil. La forte dotation du Conseil en ressources financières et en organisation, grâce aux réseaux de Pascal May, ne parvient pas à compenser et les projets de développement se trouvent bloqués par le souverain. La population n'est pas d'accord avec la vision

proposée par le Conseil pour le développement de la commune. Il est intéressant de noter qu'à plusieurs reprises nous avons identifié des éléments de non régime. C'était le cas dans les années 1883 et 1884, lorsque le Conseil communal fonctionnait à trois suite au départ des deux conseillers minoritaires suite à une dispute, puis uniquement avec le président durant les mois d'été, et enfin sans président pendant une partie de l'année 1884 après la démission de celui-ci et les échecs à le remplacer (cf. section 4.2). De même, la période entre 1910 et 1940 était caractérisée par une très forte instabilité des acteurs politiques, avec quatre élections sur six qui voient le renouvellement de plus de la moitié des membres du Conseil communal, ainsi que la non réélection par deux fois du président sortant. Le point commun entre tous ces non régimes est qu'ils sont toujours liés à des disputes et des oppositions entre les deux partis en présence ou alors à un changement de majorité. Il apparaît ainsi qu'en ces trois moments et particulièrement sur la fin de la trajectoire, les deux groupes se montrent incapables de dépasser les barrières politiques pour œuvrer ensemble au développement de la commune. Cette difficulté vient certainement du fait que les luttes politiques sont également, et peut-être avant tout, des luttes de clans et de famille. On peut alors avancer que les souches du non régime de la fin de la trajectoire étaient latentes depuis plus d'un siècle et que l'énorme manne financière qu'a récoltée la commune a contribué à les exacerber.

## 10. Lecture transversale : effets de l'évolution du Régime Politique local sur la trajectoire d'abîme de Finhaut

Il s'agit finalement de mettre en parallèle la succession des Régimes Politiques locaux et les phases de la trajectoire de développement touristique de Finhaut. Nous pouvons les schématiser de la manière suivante :

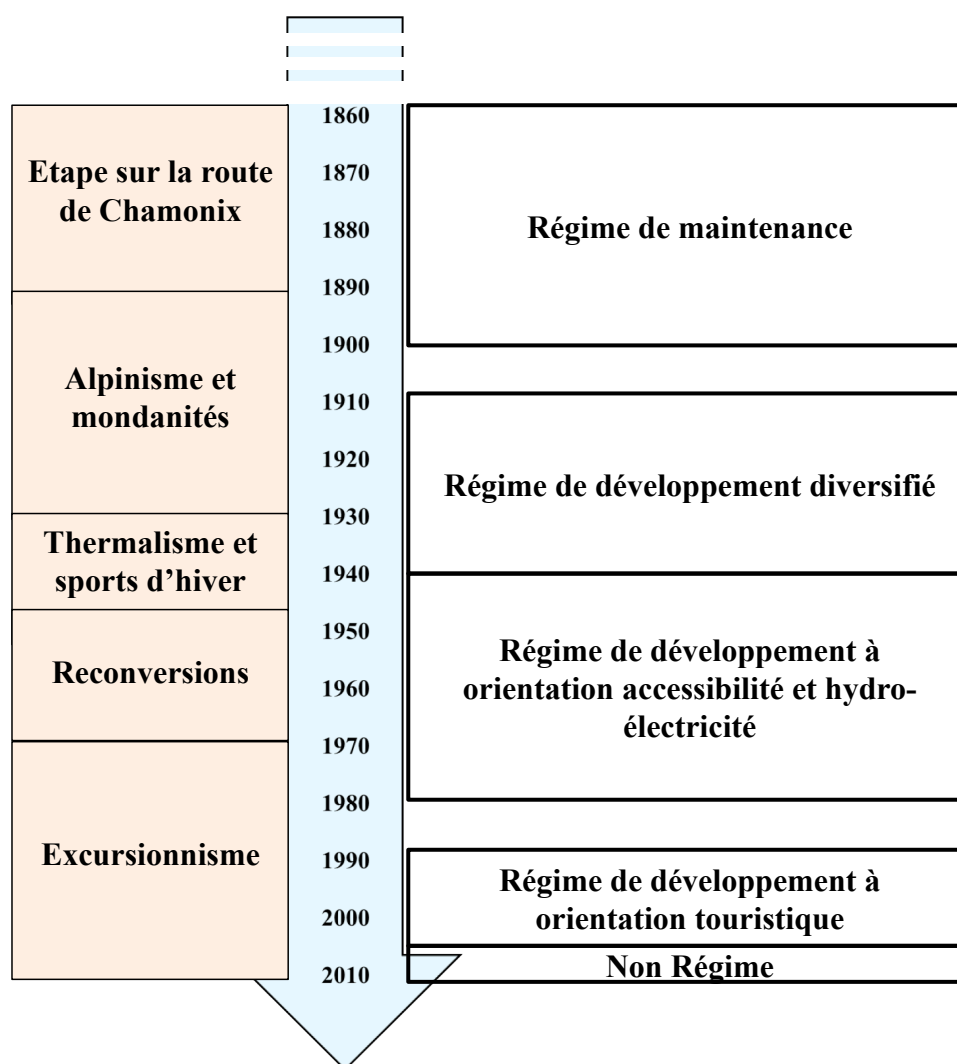


Figure 20 : Mise en parallèle de l'évolution de la trajectoire et de celles des Régimes Politiques locaux.  
Elaboration propre

Comme nous l'avons mentionné, le Régime Politique local, qui est de type maintenance, ne peut pas réellement être lié au démarrage du développement touristique dès les années 1860. En effet, l'initiative en faveur du tourisme vient d'un acteur extra-local, en l'occurrence la commune de Salvan. Ses autorités politiques comprennent mieux et plus rapidement les bénéfices qu'elles pourraient retirer d'une augmentation des voyageurs sur leur territoire. Ce n'est pas le cas de celles de Finhaut qui, dans leur logique de maintien de la situation actuelle, ne voient pas le tourisme comme une opportunité de développement. Ce régime de maintenance continue ensuite au moins jusqu'en 1900, c'est-à-dire pendant le point d'inflexion de 1890 qui voit Finhaut passer à sa deuxième phase de développement,

celle de la villégiature nommée *Alpinisme et mondanités*. Or, ainsi que nous l'avons vu, les autorités politiques ne soutiennent pas beaucoup le développement et la modernisation du lieu. Le tourisme ne constitue pas un objet faisant consensus et autour duquel les forces sont réunies. On constate alors le rôle déterminant des acteurs privés, les hôteliers locaux en particulier, qui développent leurs établissements et s'investissent, notamment financièrement, pour la modernisation de la commune, conscients que celle-ci est nécessaire pour accueillir au mieux les touristes. Les démarches ne sont cependant pas facilitées principalement à cause du fait qu'ils n'ont pas de relais politique au sein du Conseil communal. Ou plutôt, il y a un hôtelier parmi les conseillers communaux mais celui-ci, trop souvent absent des séances, se montre incapable d'intéresser ou de convaincre ses collègues en faveur du développement touristique. Nous avons de plus relevé plusieurs exemples montrant les relations tendues entre les hôteliers et l'exécutif de la commune. L'initiative du chemin de fer vient également d'acteurs privés, extra locaux cette fois. En résumé, le Régime Politique local de cette période ne semble pas influencer la trajectoire de ce moment-là, en particulier le passage à la villégiature. Pourtant, si l'on considère l'ensemble de la trajectoire, on peut avancer que l'abîme touristique vers lequel se dirige Finhaut trouve en partie ses fondements à cette période. En effet, il est permis de faire l'hypothèse que ce non investissement des pouvoirs publics dans le développement d'infrastructures et d'équipements publics tels que routes, réseaux d'eau mais aussi espace public et travaux d'embellissement participe au fait que Finhaut va rester une station "avortée" dans le sens où les seuls aménagements pour les touristes sont les hôtels<sup>160</sup>.

Ensuite, le Régime Politique local lors du point d'inflexion de 1930 correspondant au début des sports d'hiver ainsi qu'à celui de l'exploitation des cures radioactives a été identifié comme un régime de développement diversifié dans lequel les préoccupations des autorités concernaient l'hydro-électricité, le tourisme, l'accessibilité ainsi que la modernisation de la commune. Nous voyons ainsi pour la première fois l'apparition de la thématique touristique, même si celle-ci ne constitue qu'un objectif parmi d'autres. C'est également à partir de là que les acteurs politiques sont dans une logique de développement et s'investissent dans plusieurs projets. Ils arrivent notamment à négocier d'importants avantages pour la concession de Barberine, qui leur fournira d'importantes rentrées financières durant toutes les années suivantes. Ils s'engagent également pour l'exploitation hivernale du Martigny-Châtelard, tant politiquement que financièrement. Les échos dans la trajectoire de ce régime de développement diversifié sont donc plus nombreux que précédemment. Les deux points d'inflexion suivant, celui de 1945 annonçant la phase de *Reconversions* et celui de 1970 débutant la dernière phase d'*Excursionnisme*, sont concernés par un même type de Régime Politique local, soit un régime de développement à orientation accessibilité et hydro-électricité. Si le tourisme pouvait être vu comme une préoccupation du régime précédent, il est dans celui-ci clairement en retrait par rapport aux objectifs liés à l'accessibilité et au développement hydro-électrique. De plus, les nouvelles sociétés touristiques qui apparaissent se montrent incapables de collaborer avec la commune et doivent toutes faire face à des déficits d'exploitation. Le développement touristique ne peut ainsi que se faire difficilement, ce que l'on constate bien dans la trajectoire.

Enfin, il aura fallu attendre le début des années 1990 pour voir apparaître un régime de développement à orientation touristique uniquement. Celui-ci est caractérisé par une forte volonté politique en faveur de deux gros projets qui ont pour but de relancer le tourisme : la route entre Salvan et Finhaut, destinée notamment à créer un circuit touristique entre le Valais et Chamonix, et l'équipement du domaine skiable de la Tête de Balme. Comme nous l'avons relevé, le décalage que l'on peut constater

---

<sup>160</sup> Cette hypothèse pourra être confirmée ou infirmée dans la comparaison avec les deux autres cas d'étude qui sont Montreux et Zermatt.

entre ce régime à orientation touristique et le déclin du secteur du côté de la trajectoire est à attribuer à l'échec de la concrétisation de ces projets, malgré les efforts et l'implication du Conseil communal, ainsi qu'à une option choisie de développer des sentiers pédestres et/ou didactiques qui génèrent finalement peu de retombées économiques. Ce régime de développement à orientation touristique, qu'a voulu pousser encore plus loin le Conseil communal, en particulier le président Pascal May dès 2005, voit se succéder un non régime, caractérisé notamment par un refus de plusieurs projets de développement touristique par la population, en total désaccord avec l'optique proposée par les autorités communales. Cela participe sans aucun doute à la continuation de la trajectoire d'abîme ainsi que l'incapacité du développement touristique à redémarrer.

Il reste alors à discuter des hypothèses de recherche que nous avons formulées dans l'introduction (cf. section 2.2.3). Deux sont concernées par cette étude de cas : l'une concernant le démarrage du tourisme et l'autre la trajectoire d'abîme.

***H1. La première phase plus ou moins longue de démarrage puis de croissance du tourisme dans les trois trajectoires (relais, métamorphose, abîme) est le résultat d'un Régime Politique local composé d'un RU de développement à orientation touristique et d'un RIR simple.***

**H1.1** *Un RIR simple laisse aux acteurs locaux une marge de manœuvre importante pour mobiliser et utiliser les ressources stratégiques nécessaires au démarrage et à la croissance de l'activité touristique. Et pour garder cette marge de manœuvre, les acteurs se contentent de concrétiser les règles du RIR via un Arrangement de régulation localisé (ARL) sans les compléter par des arrangements informels supplémentaires.*

L'hypothèse concernant le type de régime urbain lors du démarrage du tourisme ne s'est pas vérifiée, puisque nous avons constaté que nous avons affaire à un régime de maintenance durant les 40 premières années de la trajectoire de développement de Finhaut. De plus, nous avons émis l'idée que ce régime de maintenance dans la première phase de croissance du tourisme, au lieu d'un régime de développement à orientation touristique comme nous l'avions supposé, serait en partie responsable de l'abîme touristique final. La supposition que les trois trajectoires connaîtraient au début de leur croissance touristique un même type de régime devra être confrontée aux deux autres études de cas, mais nous pouvons déjà douter que cela soit bien le cas. Concernant le régime ressourciel du sol analysé dans le premier forage, il est, comme supposé, de type simple. Cependant, contrairement à ce que nous avons supposé dans l'hypothèse H1.1, les acteurs locaux ne profitent de la marge de manœuvre que leur offre ce type de régime pour l'utiliser de manière plus intensive. Cela est dû au fait que le régime est un régime de maintenance dans lequel les acteurs sont passifs. La non vérification de l'hypothèse principale H1. amène la non vérification de celle secondaire H1.1.

***H4. La trajectoire d'abîme est le résultat de l'évolution vers un Régime Politique local composé d'un non RU et d'un RIR peu étendu et/ou peu cohérent.***

**H4.1** *Les acteurs sont incapables de compléter le RIR pour mettre en place un ARL performant permettant une gestion durable des ressources touristiques.*

L'hypothèse H4 sur le type de régime urbain s'est tout à fait vérifiée, avec l'évolution du régime de développement vers un non régime. Du côté des ressources, les deux RIR identifiés pour la question de la route Salvan-Finhaut et du domaine skiable de Balme sont complexes, c'est-à-dire caractérisés par une cohérence trop faible. Malgré cette complexité des RIR, les acteurs du régime ne parviendront pas à utiliser la marge de manœuvre permise pour imposer des usages touristiques à ces réalisations, qui échoueront toutes les deux. Et contrairement à ce qui était supposé dans l'hypothèse 4.1, l'enjeu ici était moins dans une gestion durable des ressources que dans la capacité à les exploiter.

## Références

### Bibliographie

- Altermatt, U. (2011, 1 Février). *Parti démocrate-chrétien (PDC)*. Retrieved 22 Juillet 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Andrey, G. (1976). Les élections au Conseil national dans le Bas-Valais, 1850-1930. In Groupement valaisan des sciences humaines, *Développement et mutations du Valais* (pp. 243-271). Martigny : Imprimerie Montfort.
- Atlas des randonnées : Suisse (1997). Berne : Kümmerly+Frey SA.
- Attinger, B. (1999-2000). *Hôtels historiques du Valais, 1815-1914*. Sion: Etat du Valais, Département des transports, de l'équipement et de l'environnement - Service des bâtiments, monuments et archéologie.
- Baedeker, K. (1955). *La Suisse : guide officiel de l'automobile-club de Suisse*. Fribourg : Office du livre.
- Bärtschi, H.-P. (2011, 10 Février). *Chemins de fer fédéraux (CFF)*. Retrieved 13 Septembre 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Bärtschi, H.-P., & Dubler, A.-M. (2011, 31 Mars). *Chemins de fer*. Retrieved 26 Août 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Beglinger, C. (2012, 18 Septembre). *Transports publics*. Retrieved 5 Juillet 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Benedetti, S. (2007). La liaison Chamonix-Martigny au temps des diligences. *Les chemins et l'histoire*, 1, 28-33.
- Benedetti, S. (1998). *Le sentier didactique : outil pour un développement durable du tourisme dans les Alpes : réalisations dans la région de Finhaut*. Faculté des géosciences et environnement. Mémoire de licence. Lausanne: Université de Lausanne.
- Bisang, K., Nahrath, S., & Thorens, A. (2000). *Screening historique des régimes institutionnels de la ressource paysage (1870-2000)*. Chavannes-près-Renens: IDHEAP.
- Bourdieu, P. (1992). La logique des champs. In P. Bourdieu, *Réponses. Pour une anthropologie réflexive* (pp. 71-90). Paris: Seuil.
- Bourdieu, P. (1984). Quelques propriétés des champs. In P. Bourdieu, *Questions de sociologie* (pp. 113-120). Paris: Minuit.
- Boyer, M. (1972). *Le tourisme*. Paris: Editions du Seuil.
- Boyer, M. (2004). Les Alpes et le tourisme. *Histoire des Alpes*, 9, 19-30.
- Boyer, M. (2008). *Les villégiatures du XVIe au XXIe siècle : panorama du tourisme sédentaire*. Colombelles : Editions Management & Société.
- Bréthaut, C. (2012). Analyse comparée de régimes institutionnels de gestion des réseaux urbains de l'eau en station touristique de montagne : les cas de Crans-Montana (Suisse) et de Morzine-Avoriaz (France). *Thèse de doctorat*. Sion : Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Briassoulis, H. (2002). Sustainable tourism and the question of the commons. *Annals of Tourism Research*, 29 (4), 1065-1085.
- Burns, P., & Thomas, M. (2006). The failure of the nonregime : how Katrina exposed New Orleans as a regimeless city. *Urban Affairs Review*, 41 (4), 517-527.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution : implications for management of resources. *Canadian Geographer*, 24, 5-12.
- Chabran, F., & Napoléone, C. (2012). Les conditions du développement des banques d'actifs naturels en France. Analyse du régime institutionnel de la première Réserve d'Actifs Naturels française. *Développement durable et territoire*, 3 (1).
- Chancellerie fédérale. (2005). *Cantons*. Retrieved 4 Mars 2013 from Le portail suisse: [www.ch.ch](http://www.ch.ch)
- Chessex, C. (1970). *Encyclopédie illustrée du Pays de Vaud : la Nature multiple et menacée (tome 1)*. Lausanne: Feuille d'Avis de Lausanne.

- Clivaz, C. (2001). *Influence des réseaux d'action publique sur le changement politique. Le cas de l'écologisation du tourisme alpin en Suisse et dans le canton du Valais*. Basel: Helbing & Lichtenhahn Verlag.
- Clivaz, C., Nahrath, S., & Stock, M. (2011). Le développement des stations touristiques dans le champ touristique mondial. In P. Duhamel, & B. Kadri, *Tourisme et mondialisation* (pp. 276-286). Paris: Espaces.
- Commission consultative fédérale pour le tourisme. (1979). *Conception suisse du tourisme : bases de la politique suisse*. Berne : Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie.
- Conseil d'Etat du Canton du Valais (1984). *Conception directrice Valais*. Brig : Buchdruckerei Tscherrig AG.
- Conti, G., & Perelli, C. (2007). Governing tourism monoculture : Mediterranean mass tourism destinations and governance networks. In P. Burns, & M. Novelli, *Tourism and Politics. Global frameworks and local realities* (pp. 235-261). Amsterdam : Elsevier.
- Coquoz, L. (1899). *Histoire et description de Salvan - Fins-Hauts avec petite notice sur Trient*. Lausanne: Imprimerie Charles Pache.
- Coquoz, M. (1992). *D'ardoise et d'eau : Salvan-Finhaut-Vernayaz du XIXe au XXe siècle*. Sierre: Monographic.
- Corbett, T. (2001). *The making of American Resorts*. New Brunswick : Rutgers University Press.
- Corbin, A. (1995). *L'avènement des loisirs : 1850-1960*. Paris: Flammarion.
- Cordey, P. (1974). *Encyclopédie illustrée du Pays de Vaud : les Institutions ou le pouvoir chez les Vaudois (tome 5)*. Lausanne: Editions 24 Heures.
- Cosinschi, M. (1994). *Le Valais, cartoscopie d'un espace régional*. Lausanne : Editions Payot.
- Csikos, P. (2010). Analyse historique du régime institutionnel du secteur aérien en Suisse (1899-2009). *Working paper*. Sion : Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Darbellay, F., Clivaz, C., Nahrath, S., & Stock, M. (2011). Approche interdisciplinaire du développement des stations touristiques : le capital touristique comme concept opératoire. *Mondes du tourisme*, 4, 36-48.
- de Courten, P. (1929). *La commune politique valaisanne*. Sion: Imprimerie Félix Aymon.
- de Preux, H. (1907). Notice historique des chemins de fer du Canton du Valais. In U. d. statistiques, *Travaux statistiques du Canton du Valais* (pp. 447-452). Berne: Imprimerie Staempfli & Cie.
- DeLeon, R. (1992). The urban antiregime : progressive politics in San Francisco. *Urban Affairs Quarterly*, 27 (4), 555-579.
- Département des travaux publics du canton du Valais. (1908). Les forces hydrauliques du Valais. In U. d. statistique, *Travaux statistiques du canton du Valais* (pp. 428-432). Berne: Imprimerie Staempfli & Cie.
- DiGaetano, A., & Klemanski, J. (1999). *Power and city governance : comparative perspectives on urban development*. Minneapolis : University of Minnesota Press.
- DiGaetano, A., & Klemanski, J. (1993). Urban regimes in comparative perspective : the politics of urban development in Britain. *Urban affairs review*, 29 (1), 54-83.
- Dubler, A.-M. (2006. 23 Janvier). *District*. Retrieved 15 Février 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Duboeuf, T. (2006). Pouvoir local et stratégies foncière en stations de montagne françaises : quelle durabilité du développement touristique local et quels enjeux pour la gouvernance? *Revue de géographie alpine*, 94 (1), 33-41.
- Equipe MIT. (2002). *Tourismes 1. Lieux communs*. Paris: Belin.
- Equipe MIT (2005). *Tourismes 2 : Moments de lieux*. Paris : Belin.
- Erné, F. (1987). *50 ans Union valaisanne du tourisme 1937-1987*. Sion: Union valaisanne du tourisme.
- Erné, F. (1953). *Entwicklung et Organisation des Walliser Fremdenverkehrs*. Visp: Buchdruckerei Mengis.
- Fasel, N. & Lugon-Moulin, G. (2009). 1925 : l'aménagement de Barberine. In *Entre Valais et Mont Blanc, un sommet d'ingéniosité et d'énergie renouvelable : Barberine, Emosson, Nant de Drance 1915-2015* (p. 35-52). Martigny : Centre Rhodanien d'Impression.
- Favre, H. (1951). Finhaut : une ancienne seigneurie abbatiale. *Annales valaisannes : bulletin trimestriel de la Société d'histoire du Valais romand*, 7 (2), 383-399.
- Frass, P. (1979). Le Grand Conseil valaisan, 1857-1905. In Groupement valaisan des sciences humaines, *Histoire de la démocratie en Valais (1798-1914)* (pp. 259-270). Martigny: Imprimerie Montfort.

- Gay-Balmaz, Y. (1998). *Impact socio-économique d'Emosson sur la Vallée du Trient*. Travail de diplôme, ESCEA, St-Maurice.
- Georg, J. (1991). *Bürgergeschichte von Zermatt – Prato Borni*. Zermatt : Burgergemeinde.
- Gerber, J.-D. (2006). *Structures de gestion des rivalités d'usage du paysage : une analyse comparée de trois cas alpins*. Zürich/Chur: Editions Rüegger.
- Gerber, J.-D., Knoepfel, P., Nahrath, S., & Varone, F. (2009). Institutional resource regimes : towards sustainability through the combination of property-rights theory and policy analysis. *Ecological economics*, 68, 798-809.
- Guex, D. (2013). Le régime d'accumulation socio-économique à Finhaut entre 1860 et 2010. *Working Paper à paraître*. Sion : Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Gill, A. (2007). The politics of bed units : growth control in the resort of Whistler, British Columbia. In A. C. Church, *Tourism, power and space* (pp. 125-149). New York : Routledge.
- Guex, D., Roy, J., & Sauthier, G. (2012 Novembre). La trajectoire historique du développement touristique de Montreux entre 1850 et 2010. *Working paper N°2*. Sion: Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Guidici, N. (2000). *La philosophie du Mont-Blanc*. Paris : Editions Grasset & Fasquelle.
- Hardin, G. (1968). The Tragedy of the Commons. *Science*, 162 (3859), 1243-1248.
- Henning, F. (2009). *Les disparités socio-économiques dans une commune de montagne valaisanne et leur (in)visibilité*. Retrieved 9 Juillet 2013 from ethnographiques.org: <http://www.ethnographiques.org/2009/Freund>
- Hotelleriesuisse. (2007). *125 ans hotelleriesuisse, magazine anniversaire*. Berne: Hotelleriesuisse.
- Humair, C. (2011a). *The long depression and its impact on Swiss tourism : from Manchester liberalism to the beginnings of "organized capitalism" (1873-1913)*. EBHA's Athens Conference 24-26 August 2011.
- Humair, C. (2011b). Le tourisme comme moteur du développement socioéconomique et vecteur du rayonnement international de la Suisse (XIXe-XXe siècles). In C. Humair, & L. Tissot, *Le tourisme suisse et son rayonnement international (XIXe-XXe siècles)* (pp. 9-54). Lausanne: Editions Antipodes.
- Hunziker, W. (1947). *Un siècle de tourisme en Suisse (1848-1948)*. Berne: Imprimerie fédérative SA.
- Jadot, B. (1996). "L'environnement n'appartient à personne et l'usage qui en est fait est commun à tous. Des lois de police règlent la manière d'en jouir." In F. Ost, & S. Gutwirth, *Quel avenir pour le droit de l'environnement?* (pp. 93-143). Bruxelles: Publications des Facultés universitaires Saint-Louis.
- Joly, J. (1963). Le tourisme britannique en Savoie et en Dauphiné. In *Revue de géographie alpine*, tome 51, n°1, p. 43-107.
- Kämpfen, W. (1965). Les bourgeoisies du Valais. *Annales valaisannes : bulletin trimestriel de la Société d'histoire du Valais romand*, 13, 129-176.
- Kebir, L. (2010). Pour une approche institutionnelle et territoriale des ressources. In M. Maillefert, O. Petit, & S. Rousseau, *Ressources, patrimoine, terroirs et développement durable* (pp. 69-86). Bruxelles : P.I.E Peter Lang.
- Kley, A. (2012, 27 Juin). *Cantons*. Retrieved 4 Mars 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Kley, A. (2006, 6 Décembre). *Constitution fédérale*. Retrieved 12 Avril 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Knoepfel, P., & Nahrath, S. (2005). Pour une gestion durable des ressources urbaines : des politiques de protection de l'environnement vers les régimes institutionnels de ressources naturelles (RIRN). In A. Da Cunha, P. Knoepfel, J.-P. Leresche, & S. Nahrath, *Enjeux du développement urbain durable* (pp. 199-255). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Knoepfel, P., Larrue, C., & Varone, F. (2006). *Analyse et pilotage des politiques publiques*. Zürich/Chur: Verlag Rüegger.
- Knoepfel, P., Nahrath, S., & Varone, F. (2007). Institutional regimes for natural resources : an innovative theoretical framework for sustainability. In P. Knoepfel, *Environmental policy analyses. Learning from the past for the future - 25 years of research* (pp. 455-506). Berlin: Springer.
- Knoepfel, P., Nahrath, S., Savary, J., & Varone, F. (2009). *Analyse des politiques suisses de l'environnement*. Zürich/Chur: Ruegger Verlag.
- Ladner, A. (2009, 26 Novembre). *Commune*. Retrieved 18 Février 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>



- Le Galès, P. (1995). Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. *Revue française de science politique*, 45 (1), 57-95.
- Leresche, J.-P. (2001a). Gouvernance et coordination des politiques publiques. In J.-P. Leresche, *Gouvernance locale, coopération et légitimité. Le cas suisse dans une perspective comparée*. (pp. 29-66). Paris : Editions Pedone.
- Leresche, J.-P. (2001b). Gouvernance locale : une perspective comparée. In J.-P. Leresche, *Gouvernance locale, coopération et légitimité. Le cas suisse dans une perspective comparée* (pp. 9-28 ). Paris : Editions PEDONE.
- Leuzinger, H. (1907). Notes historiques et statistiques sur les guides de montagne du Valais. In Union des statisticiens officiels et de la Société suisse de statistique, *Travaux statistiques du Canton du Valais* (pp. 419-427). Berne: Imprimerie Staempfli & Cie.
- Logan, J., & Molotch, H. (1987). *Urban fortunes : the political economy of place*. Berkeley: University of California Press.
- Logan, J., Bridges Whaley, R., & Crowder, K. (1997). The character and consequences of growth regimes : an assessment of 20 years research. *Urban Affairs Review*, 32 (5), 603-630.
- Luginbühl, C. (1924). *La Suisse au travail : les grands chantiers de Barberine*. Genève: Editions Labor.
- Michellod, M. (1987). *Destins en val du Trient*. Sion: Editions Valprint SA.
- Michielan, D. (2005). Camps et homes d'accueil valaisans. *Annales valaisannes*, 69-114.
- Moor, P. (2010). Art. 17. In H. Aemisegger, P. Moor, A. Ruch & P. Tschannen, *Commentaires de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire*. Zurich : Schulthess.
- Mossberger, K. (2009). Urban Regime Analysis. In J. Davies, & D. Imbroscio, *Theories of urban Politics* (Second Edition ed., pp. 40-54). Los Angeles: SAGE.
- Mossberger, K., & Stoker, G. (2001). The evolution of urban regime theory : the challenge of conceptualization. *Urban Affairs Review*, 36 (6), 810-835.
- Nahrath, S. (2003). La mise en place du régime institutionnel de l'aménagement du territoire en Suisse entre 1960 et 1990. *Thèse de doctorat*. Lausanne: IDHEAP-Université de Lausanne.
- Nahrath, S. (2000). *Screening historique des régimes institutionnels de la ressource sol (1870-2000)*. IDHEAP, Politiques publiques et environnement. Chavannes-près-Renens: IDHEAP.
- Nahrath, S., Csikos, P., Buchli, F., & Rieder, M. (2008). Les impacts de la régionalisation et de la libéralisation sur la durabilité du secteur ferroviaire en Suisse. *Flux*, 72-73, 49-64.
- Narindal, M. (2012). *La Société suisse des hôteliers face aux défis touristiques de l'Entre-deux-guerres*. Université de Lausanne, Faculté des Lettres, Section d'histoire. Lausanne: Université de Lausanne.
- Nicol, L. A. (2009). Institutional regimes for sustainable collective housing. *Thèse de doctorat*. Lausanne : IDEHAP-Université de Lausanne.
- Olgiati, M. (2010). Développements théoriques : l'analyse des Régimes institutionnels des ressources appliquée à la ressource information. *eGov Präzens*, 1, 39-41.
- Orr, M., & Stoker, G. (1994). Urban regimes and leadership in Detroit. *Urban Affairs Quarterly*, 30 (1), 48-73.
- Ostrom, E. (1990). *Governing the Commons : the evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge : University Press.
- Pacini, Y. (2006). *La compagnie du chemin de fer du Martigny au Châtelard (MC), ligne du Valais à Chamonix, entre enjeux locaux, nationaux et internationaux (1906-1919)*. Université de Genève, Faculté des Lettres, Département d'histoire générale. Genève: Université de Genève.
- Perriard-Volorio, M. (1991). *Histoire du tourisme dans la Vallée du Trient (1860-1945) : Naissance, âge d'or, déclin*. Neuchâtel: Université de Neuchâtel, Institut d'histoire.
- Perriard-Volorio, M. (1996). Histoire du tourisme dans la vallée du Trient (1860-1945). In *Annales Valaisannes*, p. 105-152.
- Phelps, N. (2012). The growth machine stops? Urban politics and the making and remaking of an edge city. *Urban affairs review*, 48 (5), 1-31.
- Pierre, J. (2005). Comparative Urban Governance : uncovering complex causalities. *Urban Affairs Review*, 40 (4), 446-462.

- Rebelle, L. (2006). *Finhaut et Trient : vers un développement touristique commun ?* Travail de diplôme, Ecole suisse de Tourisme, Sierre.
- Reynard, E., Mauch, C., & Thorens, A. (2000). *Screening historique des régimes institutionnels de la ressource eau en Suisse entre 1870 et 2000*. Lausanne: IDHEAP.
- Reynard, M. (2013). *Les débuts du Parti socialiste valaisan (1900-1929)*. Martigny: Parti socialiste du Valais romand.
- Rieben, H. (1972). *Encyclopédie illustrée du Pays de Vaud : les artisans de la prospérité (tome 3)*. Lausanne: Editions 24 Heures.
- Rocher, J. (1988). L'aménagement hydroélectrique franco-suisse d'Emosson. In Réseau Alpin, *L'effet frontière dans les Alpes*. Aoste : Assessorat de l'instruction publique.
- Rhodes, R.A.W. (1997). *Understanding governance: policy networks, governance, reflexivity and accountability*. Buckingham and Philadelphia : Open University Press.
- Roy, J., Guex, D., & Sauthier, G. (2012 Novembre). La trajectoire historique du développement touristique de Zermatt entre 1850 et 2010. *Working paper N°3*. Sion : Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Salamin, M. (1978). *Le Valais de 1798 à 1940*. Sierre : Editions du Manoir.
- Sauser-Hall, G. (1956). *Guide politique suisse*. Lausanne: Librairie Payot.
- Sauthier, G. (2013). Analyse du Régime Politique local à Montreux entre 1850 et 2010. *Working Paper N°1*. Sion: Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Sauthier, G. (2011). Trajectoire de développement touristique et régimes urbains : analyse du cas de Montreux. *Mémoire de Master interdisciplinaire en Tourisme*. Sion: Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Sauthier, G., Guex, D., & Roy, J. (2012 Novembre). La trajectoire historique du développement touristique de Finhaut entre 1860 et 2010. *Working paper N°1*. Sion: Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Schupbach, F. (2010). *La station de Finhaut. Industrie hôtelière et développement touristique : une approche de l'architecture hôtelière de 1850 à 1914*. Faculté des Lettres, Section d'histoire de l'art. Lausanne: Université de Lausanne.
- Senn, H.-G. (1918). *La Suisse et le tourisme*. Lausanne: Librairie Payot et Cie.
- Steiner, P. (2009, 26 Novembre). *Commune*. Retrieved 18 Février 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Steinmann, G. (2011, 11 Janvier). *Pétitions*. Retrieved 10 Juillet 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Stone, C. (2005). Looking back to look forward : reflections on urban regime analysis. *Urban Affairs Review*, 40 (3), 309-341.
- Stone, C. (1989). *Regime politics : governing Atlanta, 1946-1988*. Lawrence: University Press of Kansas.
- Stone, C. (1993). Urban regimes and the capacity to govern : a political economy approach. *Journal of Urban Affairs*, 15 (1), 1-28.
- Trempe, E. (2011, 19 Mai). *Droits régaliens*. Retrieved 19 Juillet 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Tribunal fédéral. (1914). *Arrêt du 3 décembre 1914 dans la cause Conseil d'Etat du Valais, communes de Salvan, Vernayaz et Finhaut contre Conseil fédéral suisse*. Berne: Tribunal fédéral.
- Varone, F., Nahrath, S., & Gerber, J.-D. (2008). Régimes institutionnels de ressources et théorie de la régulation. *Revue de la régulation*, 2.
- Veblen, T. (1970). *Théorie de la classe de loisir*. Paris: Gallimard.
- Walter, F. (2002, 12 Juin). *Gustave Ador*. Retrieved 4 Septembre 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Zangger, A. (2007, 13 Février). *Corvées*. Retrieved 9 Juillet 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Zanier Détéienne, E. (1996). Les sociétés de guides de Martigny et d'Entremont au XIXe siècle. *Annales Valaisannes*, 74-104.
- Zufferey, B. (2011-2012). *Tourisme & barrages : le cas d'Emosson*. Lausanne: EPFL.

## Articles de presse

- A l'Ami. (1901, 6 Juillet). *Le Confédéré*, p. 3.
- Anchisi, P. (1965, 9 juin). Le nouveau matériel roulant du chemin de fer Martigny-Châtelard. *Le Confédéré*, p. 1-2.
- Assemblée du Martigny-Châtelard (1987, 3 juillet). *Le Confédéré*, p. 8.
- Au groupement du Mont-Blanc. (1940, 16 Décembre). *Le Confédéré*, p. 2.
- Avis. (1869, 10 Octobre). *Le Confédéré du Valais*, p. 4.
- Barmaz, J. (1960, 20 décembre). Finhaut : assemblée générale de la Société de Développement, *Le Nouvelliste*, p. 11.
- Barmaz, J. (1963a, 31 janvier). M. François Lugon n'est plus. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Barmaz, J. (1963b, 20 juin). Le doyen n'est plus. *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Barmaz, J. (1965a, 11 mai). Télési de la Barmaz. *Le Nouvelliste*, p. 9.
- Barmaz, J. (1965b, 22 décembre). La Société de développement de Finhaut délibère, *Le Nouvelliste*, p. 11.
- Barmaz, J. (1966, 21 décembre). Regrettable désintéressement, *Le Nouvelliste*, p. 10.
- Barmaz, J. (1967a, 19 décembre). De nombreuses assemblées à Finhaut, *Le Nouvelliste*, p. 10.
- Barmaz, J. (1967b, 20 décembre). Assemblée du télési de la Barmaz, *Le Nouvelliste*.
- Barmaz, J. (1968, 14 mai). A propos du Grand Emosson. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Barmaz, J. (1969, 24 décembre). Les habitants de Finhaut se sont penchés sur les comptes de la commune. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Barmaz, J. (1970, 10 décembre). Un comité rajeuni pour le ski-club, *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Berrau, E. (1982). Un fleuron touristique figolain : le petit train des abîmes. In *Gazette de Martigny*, n°23, p. 6.
- Bonnard, J. (1980, 23 août). Piscine de Finhaut : pétition contre une décision communale. *Le Matin*, p. 5.
- Bruchez, M. (1980, 11 janvier). Piscine de Finhaut : urgent ou pas ! *Le Confédéré*, p. 3.
- Bruchez, M. (1981, 18 septembre). Finhaut : à propos de la piscine couverte – les autorités pratiquent le mépris. *Le Confédéré*, p. 4.
- Canton du Valais. (1885, 14 Mars). *Le Confédéré*, p. 1.
- Canton du Valais (1887, 26 mars). *Le Confédéré*, p. 1.
- Carrier, M. (1970, 19 mai). Le tourisme dans le val du Trient : Finhaut. *Le Confédéré*, p. 1.
- Carron, C. (2006, 25 février). Des années difficiles à venir. *Le Nouvelliste*, p. 20.
- Carron, C. (2007, 18 juin). Sept oppositions à Nant de Drance. *Le Nouvelliste*, p. 24.
- Carron, C. (2008a, 6 février). Nouvelle étape pour le domaine de Balme. *Le Nouvelliste*, p. 28.
- Carron, C. (2008b, 7 mars). Nant de Drance : oui, mais... *Le Nouvelliste*, p. 8.
- Carron, C. (2008c, 30 avril). Les CFF s'engagent aussi pour Nant de Drance. *Le Nouvelliste*, p. 25.
- Carron, C. (2008d, 27 août). Concession signée ! *Le Nouvelliste*, p. 19.
- Carron, C. (2008e, 7 avril). Un signal clair et fort. *Le Nouvelliste*, p. 23.
- Carron, C. (2008f, 3 avril). Le Nant fait débat. *Le Nouvelliste*, p. 25.
- Carron, C. (2008g, 14 octobre). Peinture politique à Finhaut. *Le Nouvelliste*, p. 24.
- Carron, C. (2009a, 18 décembre). Les millions de Barberine. *Le Nouvelliste*, p. 21.
- Carron, C. (2009b, 24 décembre). Piscines avec vue... *Le Nouvelliste*, p. 19.
- Carron, C. (2009c, 30 juin). L'effet « Nant de Drance ». *Le Nouvelliste*, p. 22.
- Carron, C. (2010a, 27 mars). Ouverture de la maison du tourisme. *Le Nouvelliste*, p. 20.
- Carron, C. (2010b, 24 juillet). Le parc du Châtelard face à son avenir. *Le Nouvelliste*, p. 17.
- Carron, C. (2010c, 22 septembre). Barberine : le jackpot. *Le Nouvelliste*, p. 20.
- Carron, C. (2010d, 20 mars). Finhaut : de l'ambition pour l'avenir. *Le Nouvelliste*, p. 25.
- Carron, C. (2010e, 27 avril). Moitié-moitié ? *Le Nouvelliste*, p. 22.
- Chambres fédérales. (1901, 5 Juin). *Feuille d'avis de Lausanne*, p. 12.
- Chemin de fer de Martigny au Châtelard. (1907, 20 Juin). *Journal illustré des stations du Valais*, 1, p. 2.
- Chemin de fer Martigny-Châtelard. (1901, 20 Avril). *Le Confédéré*, p. 2.
- Chemin de fer Martigny-Châtelard. (1946, 23 Juillet). *Gazette de Lausanne*, p. 5.
- Chronique de Martigny. (1941, 5 Mars). *Le Confédéré*, p. 3.
- Circuit automobile (1925, 14 novembre). *Le Nouvelliste*, p. 2.
- Commune de Finhaut (2012). Nant de Drance : la négociation avec Trient commence. *Finhaut Infos*, n°4, p. 6.
- Compagnie Martigny-Châtelard. (1930, 13 Novembre). *Gazette de Lausanne*, p. 4.
- Conférence des chemins de fer privés. (1937, 13 Avril). *Gazette de Lausanne*, p. 4.
- Coopération transfrontalière (1996, 1<sup>er</sup> octobre). *Le Nouvelliste*, p. 10.
- Correction du Rhône. (1862, 23 Novembre). *Le Confédéré du Valais*, pp. 2-4.
- Coup de frein touristique (1994, 15 mars). *Le Nouvelliste*, p. 13.
- Dayer, F. (1966, 29 novembre). Finhaut : un avenir souriant. *Feuille d'avis du Valais*.
- Dans les cantons (1960, 23 novembre). *Journal de Genève*, p. 2.
- De Chamonix à Martigny. (1908, 3 Juillet). *Le Confédéré*, 1.

- De Martigny dans la Vallée de l'Arve. (1901, 7 Décembre). *Gazette de Lausanne*, p. 3.
- De nouveaux atouts touristiques (1982, 24-25-26 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 23.
- De Ravoire, J. (1960, 10 juin). L'assemblée générale de l'Office régional du Tourisme. *Le Confédéré*, p. 2.
- Deux millions à la Sateb (1995, 5 décembre). *Le Confédéré*, p. 8.
- Dorsaz, M. (2010, 17 mai). « Finhaut demain » : la fondation ne verra pas le jour. *Le Nouvelliste*, p. 24.
- Du vent dans les voiles (2003, 10 avril). *Le Nouvelliste*, p. 18.
- Elargissement du réseau des routes nationales suisses en Valais (1987, 7 juillet). *Le Confédéré*, p. 8.
- Elections communales, (1976, 7 décembre). *Le Confédéré*, p. 4.
- Elections communales, (1992, 7 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 5.
- Elections communales (1996, 2 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 4-9.
- Elections communales (2004, 6 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 2-11.
- Elections communales (2012, 15 octobre). *Le Nouvelliste*, p. 2-14.
- En marge du championnat valaisan de ski. (1948, 6 Février ). *Le Confédéré*, p. 3.
- En passant... (1946, 20 septembre). *Le Confédéré*, p. 1.
- Faiss, J. (2002, 5 janvier). La dette baisse. *Le Nouvelliste*, p. 14.
- Faiss, J. (2003a, 12 avril). Projet bloqué. *Le Nouvelliste*, p. 19.
- Faiss, J. (2003b, 15 avril). La colère monte. *Le Nouvelliste*, p. 18.
- Filliez, X. (2008, 20 septembre). A Finhaut, un barrage pour sortir du tunnel. *Le Temps*.
- Filliez, X. (2011, 2 mars). Les hydrodollars laissent Finhaut de marbre. *Le Temps*.
- Finhaut. (1907). *Gazette du Valais*, 18, p. 2.
- Finhaut. (1913). *Gazette du Valais*, 1, p. 3.
- Finhaut (1914, 11 avril). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Finhaut (1963, 17 décembre). *Le Nouvelliste*
- Finhaut (1980, 16 août). *Le Nouvelliste*, p. 18.
- Finhaut : à quand les émeutes ? (1981, 3 avril). *Le Confédéré*, p. 8.
- Finhaut – assemblée générale de la Société de développement (1959, 24 décembre). *Le Rhône*, p. 8
- Finhaut - Casimir Vouilloz. (1940). *Nouvelliste valaisan*, 95, 3.
- Finhaut, jadis, aujourd'hui, demain (1977, 27 octobre). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Finhaut - la route de la vallée. (1931, 23 Septembre). *Le Confédéré*, p. 2.
- Finhaut - les électeurs récalcitrants. (1932, 13 Janvier). *Le Confédéré*, p. 2.
- Finhaut - les élections communales. (1949, 2 Mars). *Le Confédéré*, p. 2.
- Finhaut – Marius Chappex (1957, 25 septembre). *Le Nouvelliste*, p. 9.
- Finhaut possède enfin sa route (1968, 27 novembre). *Le Confédéré*, p. 11.
- Finhaut – une initiative heureuse (1934). *Le Nouvelliste*, 63, p. 3.
- Finhaut vote (1990, 13 février). *Le Confédéré*, p. 3.
- Finshauts – Développement (1904). *Gazette du Valais*, 63, p. 3.
- Gay-Crosier, H. (1980, 10 septembre). Finhaut – réponse à Mme Josiane Tissières. *Le Nouvelliste*, p. 19.
- Germanier, R. (1989, 28 janvier). La route Salvan – Finhaut : une lettre dérobée. *Le Nouvelliste*, p. 1.
- Gillioz, V. (1998, 3 septembre). Le retour des Anglais. *Le Nouvelliste*, p. 17.
- Giroud, M. (1987, 17 décembre). Développement de Finhaut : le futur en marche. *Le Nouvelliste*, p. 26.
- Grand Conseil. (1925, 16 Novembre). *Le Confédéré*, p. 2.
- Grand Conseil. (1935, 28 Juin). *Le Confédéré*, p. 3.
- Gratzl, M. (1981, 1<sup>er</sup> avril). Au-delà des controverses, des investissements judicieux. *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Gratzl, M. (1983, 30 mars). Aménagements sportifs de Finhaut : nouveau président et nouveau télési. *Le Nouvelliste*, p. 23.
- Gratzl, M. (1996, 14 septembre). Finhaut fait son chemin. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Gratzl, M. (1997a, 4 janvier). Finhaut attend sa concession. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Gratzl, M. (1997b, 17 mai). Finhaut dans de beaux draps. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Gratzl, M. (1997c, 7 mai). Feu vert pour Tête-de-Balme. *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Gratzl, M. (2003, 2 septembre). Chaud-froid de Berne. *Le Nouvelliste*, p. 54.
- Groupement touristique suisse du Mont-Blanc. (1937, 12 Mars). *Le Confédéré*, p. 3.
- Guex, P. (1980, 26 juillet). Les rails de l'évasion. *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Guex, P. (1982, 15 janvier). Piscine couverte de Finhaut – Place aux travaux !, *Le Nouvelliste*, p. 27.
- Guex, P. (1985a, 13 novembre). Finhaut ne veut plus vieillir, ni dépérir. *Le Nouvelliste*, p. 8.
- Guex, P. (1985b, 19 décembre). Une route de 40 millions pour sauver une région. *Le Nouvelliste*, p. 24.
- Guex, P. (1986, 18 mars). Salvan et Finhaut : un même combat. *Le Nouvelliste*, p. 25.
- Guex, P. (1988, 19 février). La vallée du Trient contre-attaque. *Le Nouvelliste*, p. 14.
- Guex, P. (1989, 20 janvier). Le bout du tunnel en point de mire. *Le Nouvelliste*, p. 27.
- Guex, P. (1990). Finhaut à la recherche du temps perdu. *Le Nouvelliste*, n° 165, p. 22.
- Guex, P. (1991a). Finhaut inaugure son abri PC. *Le Nouvelliste*, n°115, p. 6.

- Guex, P. (1991b, 21 décembre). Finhaut : exercice de digestion. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Guex, P. (1993a). Le temps de la persévérance. *Le Nouvelliste*, n°130, p. 20.
- Guex, P. (1993b, 26 novembre). Au peuple le dernier mot. *Le Nouvelliste*, p. 13.
- Guex, P. (1993c, 12 août). Conciliante mais vigilante. *Le Nouvelliste*, p. 6.
- Guex, P. (1994a, 6 janvier). Tête-de-Balme : la flamme ravivée. *Le Nouvelliste*, p. 5.
- Guex, P. (1994b, 13 janvier). Finhaut, pays de cocagne. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Guex, P. (1995, 20 avril). Le Trient coule vers Zurich. *Le Nouvelliste*, p. 16.
- Guex, P. (1996a, 6 janvier). Le temps de souffler ! *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Guex, P. (1996b, 4 mars). Pénurie de lits à Finhaut. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Guex, P. (1996c, 9 janvier). L'union fait la force. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Guex, P. (1998, 22 avril). Tête de Balme : coup de frein fédéral. *Le Nouvelliste*, p. 22.
- Guex, P. (1999a, 18 janvier). Chamonix, à vos skis ! *Le Nouvelliste*, p. 11.
- Guex, P. (1999b, 30 décembre). Le barrage fait la marge. *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Guex, P. (2011a, 9 février). Le Fignolin mise sur la pierre. *Le Nouvelliste*, p. 23.
- Guex, P. (2011b, 28 juin). Innover pour moins dépenser. *Le Nouvelliste*, p. 9.
- Guex, P. (2013, 5 avril). Retour à la « normalité » confirmé. *Le Nouvelliste*, p. 10
- Hôtel à vendre. (1920, 17 Mai). *Le Confédéré*, p. 4.
- Hugon, O. (2011a, 24 mars). Un concours d'idées en manque... d'idées. *Le Nouvelliste*, p. 23.
- Hugon, O. (2011b, 23 décembre). La Vallée du Trient est sur les rails. *Le Nouvelliste*, p. 10.
- Hugon, O. (2011c, 21 décembre). La salle de grimpe passe la rampe. *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Hugon, O. (2011d, 26 février). Ce très bel héritage qui déchire les Fignolins. *Le Nouvelliste*, p. 2-3.
- Hugon, O. (2011e, 26 août). Le président gagne une bataille. *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Hugon, O. (2011f, 2 mars). Et maintenant ? *Le Nouvelliste*, p. 19.
- Hugon, O. (2011g, 22 avril). Un village plus partagé que jamais. *Le Nouvelliste*, p. 9.
- Hugon, O. (2011h, 2 avril). Un audit pour le président ? *Le Nouvelliste*, p. 23.
- Hugon, O. (2012a, 22 mars). La SD sort de son hibernation. *Le Nouvelliste*, p. 16.s
- Hugon, O. (2012b, 21 mai). Neuf millions pour survivre. *Le Nouvelliste*, p. 10.
- Hugon, O. (2012c, 11 décembre). Finhaut : le président débouté. *Le Nouvelliste*, p. 9.
- Hugon, O. (2013a, 5 janvier). Quinze millions dans la hotte du Père Noël. *Le Nouvelliste*, p. 8.
- Hugon, O. (2013b, 28 février). TMR a son nouveau directeur. *Le Nouvelliste*, p. 13.
- Intérêts du Trient (1996, 12 avril). *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Jenzer, J. (1998). Finhaut se remet à neuf. *Le Nouvelliste*, n°119.
- Jenzer, J. (1999, 26 juillet). Promenades didactiques. *Le Nouvelliste*, p. 6.
- Jenzer, J. (2001, 3 janvier). Les objectifs de Finhaut. *Le Nouvelliste*, p. 16.
- Journal illustré des stations du Valais* (1912, 20 juin), p. 3.
- Journalistes français dans la vallée du Trient. (1936, 8 Juillet). *Le Confédéré*, p. 2.
- La cabane de Barberine. (1910, 15 Octobre). *Le Confédéré*, p. 2.
- La larme à l'oeil. (1946, 23 Septembre). *Le Confédéré*, p. 1.
- La ronde des communes : Trient (1979, 8 mars). *Le Nouvelliste*, p. 21.
- La route de la Forclaz (1938, 19 juillet). *Le Nouvelliste*, p. 4.
- La route Salvan-Finhaut au centre des débats (1988, 28 mars). *Le Nouvelliste*, p. 7.
- La saison en Valais (1934, 30 juillet). *Le Confédéré*, p. 2.
- La SATEB investit (1991, 14 juin). *Le Confédéré*, p. 7.
- La Société de développement de Finhaut rend compte de son activité (1969, 16 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 12.
- La vente de Barberine. (1913, 23 Mai). *Gazette de Lausanne*, p. 2.
- L'arrêté sur les routes alpestres. (1936, 2 Mars). *Le Confédéré*, p. 3.
- Le chemin de fer Martigny-Châtelard. (1901, 21 Décembre). *Le Confédéré*, pp. 1-2.
- Le Conseil d'administration des CFF et la lutte entre le rail et la route (1937, 20 Mars). *Gazette de Lausanne*, p. 1
- Le lac de Barberine. (1915, 4 Septembre). *Le Confédéré*, p. 3.
- Le rejet du rail-route. (1935, 7 Mai). *Gazette de Lausanne*, p. 4.
- Les agences de voyages de Genève en Valais. (1938, 7 Novembre). *Le Confédéré*, p. 2.
- Les Allemands vont-ils enfin quitter Finhaut? (1946, 18 Septembre). *Le Confédéré*, p. 1.
- Les élections communales. (1928, 5 Décembre). *Le Confédéré*, p. 2.
- Les Hôteliers suisses à Interlaken. (1928, 18 Juin). *Le Confédéré*, p. 2.
- Les Hôteliers valaisans et chamoniards à Finhaut. (1912, 12 Juin). *Le Confédéré*, p. 2.
- Les internés allemands à Finhaut. (1946, 11 septembre). *Le Confédéré*, p. 1.
- Liaison routière Salvan-Finhaut (1988, 8 février). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Maillard, L. (1993, 17 février). Saint-Maurice balance. *Le Nouvelliste*, p. 4.
- Martigny-Châtelard. (1901, 25 Décembre). *Le Confédéré*, p. 3.
- Martigny-Chamonix en hiver par la vallée du Trient. (1935, 2 Octobre). *Le Confédéré*, p. 1.

- MC-MO : un directeur unique (1989, 18 octobre). *Le Nouvelliste*, p. 31.
- Méroz, C. (2002a, 6 juillet). Finhaut : bons comptes 2001. *Le Nouvelliste*, p. 11.
- Méroz, C. (2002b, 24 décembre). Un hôtel renaît. *Le Nouvelliste*, p. 16.
- Méroz, C. (2002c, 1<sup>er</sup> mai). Feu vert fédéral ! *Le Nouvelliste*, p. 13.
- Méroz, C. (2002d, 7 juin). Tête-de-Balme : recours du TF. *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Méroz, C. (2002e, 11 avril). Les 90 ans d'André Rey. *Le Nouvelliste*, p. 16.
- Méroz, C. (2003, 5 août). « J'ai fait le bon choix ». *Le Nouvelliste*, p. 10.
- Méroz, C. (2004, 26 octobre). La fin d'un dinosaure ! *Le Nouvelliste*, p. 17.
- Méroz, C. (2008, 4 juillet). Nouveau revers pour le domaine de Balme. *Le Nouvelliste*, p. 19.
- Méroz, C. (2012, 12 novembre). Présidence de Finhaut. *Le Nouvelliste*, p. 10.
- Métraiiller, P. (2007, 1<sup>er</sup> juin). Finhaut : frontalière. *Le Nouvelliste*, p. 8-9.
- Monod, J. (1904, 18 Juillet). La Vallée du Trient. *Journal illustré des stations du Valais*, pp. 1-2.
- Nicolet, L. (1998, 2 mai). La colère de la vallée du Trient veut trouver un écho à Berne. In *Le Temps*.
- Nicolet, L. (1999, 24 juillet). Finhaut veut parier sur l'intelligence des touristes. Ils devront marcher aussi avec leur tête. *Le Temps*.
- Nominations (1969, 3 décembre). *Le Confédéré*, p. 5.
- Nouvelles du Canton du Valais. (1862, 14 Décembre). *Le Confédéré du Valais*, pp. 1-2.
- Nouvelles touristiques (1959, 21 décembre). *Le Confédéré*, p. 8.
- Octodurus (1968, 30 novembre). La nouvelle route de Finhaut-Châtelard. *Le Confédéré*, p. 1.
- Particularités électorales (1920, 11 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 1.
- Pichon, M. (1980, 30 mai). Passation de pouvoirs au Martigny-Châtelard. *Le Nouvelliste*, p. 25.
- Piscine couverte de Finhaut : la société de développement opposée aux « plus-values » (1980, 27 août). *Le Nouvelliste*, p. 25.
- Premier exercice positif (2001, 30 juin). *Le Nouvelliste*, p. 8.
- Pro Lemano. (1920, 14 Juin). *Le Confédéré*, p. 4.
- Promotions militaires cantonales (1985, 31 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 26.
- Qu'est-ce qu'un établissement sanitaire militaire ? (1939, 7 Décembre). *Gazette de Lausanne*, p. 4.
- Radio - un reportage valaisan. (1942, 6 Juillet). *Le Confédéré*, p. 2.
- Rausis, O. (2003, 27 février). Liaison réhabilitée. *Le Nouvelliste*, p. 20.
- Rausis, O. (2008, 20 mars). Des millions en jeu à Finhaut. *Le Nouvelliste*, p. 26.
- Rausis, O. (2009a, 9 mars). Trient Tourisme renaît. *Le Nouvelliste*, p. 28.
- Rausis, O. (2009b, 19 mai). Une nouvelle ère touristique s'ouvre. *Le Nouvelliste*, p. 30.
- Rausis, O. (2011, 14 janvier). Frein au développement. *Le Nouvelliste*, p. 26.
- Rawyl et Martigny-Chamonix. (1938, 29 Juillet). *Le Confédéré*, p. 2.
- Reprise des relations entre le Valais et la Savoie. (1946, 27 Février). *Le Confédéré*, p. 3.
- Reymond, P. (1909, 21 juillet). La Vallée du Trient. In *Journal illustré des stations du Valais*, 7<sup>e</sup> année, n°5, p. 1-2.
- Ribordy, A. (1981, 31 juillet). En marge d'un 25<sup>e</sup> anniversaire dans l'immobilier : Jean-Louis Hugon et sa profession. *Le Confédéré*, p. 6.
- Ribordy, A. (1994, 5 août). Finhaut, l'anglaise. *Le Confédéré*, p. 4-5.
- Salvan-Les Marécottes, Finhaut (1912, 6 février). *Journal illustré des stations du Valais*, 10<sup>e</sup> année, n°14, p. 123-124.
- Schneider, B.-O. (1989a, 5 décembre). Route Salvan – Finhaut : Berne temporise... *Le Nouvelliste*, p. 2.
- Schneider, B.-O. (1989b, 5 mai). Route Salvan – Finhaut : les verts passent à l'attaque. *Le Nouvelliste*, p. 2.
- SD de Finhaut (2001, 24 mars). *Le Nouvelliste*, p. 20.
- Société de développement Finhaut-Châtelard-Giétroz (1987, 7 août). *Le Confédéré*, p. 4.
- Télécabine de la Creusaz : sur la bonne pente (1979, 3 juillet). *Le Confédéré*, p. 3.
- Transformation de Finshauts (1902). *Gazette du Valais*, n°54, p. 2.
- Un nouveau site défiguré. (1913, 6 Mai). *Gazette de Lausanne*, p. 3.
- Une bonne journée de propagande en faveur de l'industrie hôtelière et touristique valaisanne. (1940, 3 Mai). *Le Confédéré*, p. 2.
- Valais (1960, 14 décembre). *Gazette de Lausanne*, p. 6.
- Valais : Finhaut. (1931, 21 Janvier). *Le Confédéré*, p. 2.
- Valais : les démissions de Finhaut. (1931, 21 Août). *Gazette de Lausanne*, p. 6.
- Vouilloz, C. (1931). Finhaut-les-Bains. *Le Nouvelliste*, n°55, p. 3.

### Archives audio ou vidéo

- Grand, R. (2012, 14 août). Le président de Finhaut débouté face à ses citoyens. *Forum*, rts la 1<sup>ère</sup>
- Disponible à l'adresse <http://www.rts.ch/la-1ere/programmes/forum/4182819-le-president-de-finhaut-vs-deboute-face-a-ses-citoyens-14-08-2012.html>



*Rencontre avec Charles Lugon-Moulin, Finhaut* (2000). Sembrancher : Centre régional d'études des populations alpines. Disponible à l'adresse <http://xml.memovs.ch/s027a0254.xml>

## Rapports

Bureau CEPA (1976). *Commune de Finhaut : aménagement local*. Sion

Bureau de statistique du Département fédéral de l'Intérieur (1860). *Recensement fédéral du 10 décembre 1860*.

Disponible à l'adresse <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/dienstleistungen/history/02.html>

Bureau de statistique du Département fédéral de l'Intérieur (1880). *Recensement fédéral du 1<sup>er</sup> décembre 1880*.

Disponible à l'adresse <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/dienstleistungen/history/02.html>

Commune de Finhaut (1861). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1865). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1871). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1873). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1875). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1876). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1880). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1882). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1884). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1885). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1887). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1888). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1889). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1890). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1891). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1892). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1894). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1898a). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1898b). *Décision de l'assemblée bourgeoise*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1899). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1900). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1901). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1912). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1913). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1914). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1915). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1916). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1917). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1919). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1920). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1921). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1922). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1923). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1924). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1925). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1927). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1928). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1929). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1931). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1932). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1933). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1934). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1935). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1936). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1937). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1938). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1939). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1940). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1941). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1943). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

Commune de Finhaut (1945). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.

- Commune de Finhaut (1946). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1947). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1948). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1949). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1950). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1951). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1952). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1953). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1954). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1961). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1962). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1963). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1964). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1965). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1966). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1967). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1968). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1969). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1970). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1973). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1974). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Finhaut (1975). *Séances du Conseil communal*. Archives communales de Finhaut.
- Commune de Salvan. (1890). *Protocoles du Conseil municipal de Salvan*. Salvan: Archives communales.
- Communes de Finhaut et de Salvan (1989). *Route Salvan-Finhaut : information sur la nécessité et l'urgence d'une réalisation*. Finhaut : administration communale ; Salvan : administration communale.
- Conseil d'Etat du Canton du Valais (2007). *Message accompagnant le projet de loi sur le tourisme*. Sion : administration cantonale.
- Conseil Fédéral. (1891). *Message du Conseil fédéral à l'assemblée fédérale relatif à la concession d'un chemin de fer de Martigny-ville par Salvan à Châtelard*. Berne : Feuille Fédérale.
- Conseil Fédéral. (1901). *Message du Conseil fédéral à l'assemblée fédérale au sujet de la concession d'un chemin de fer électrique à voie étroite de Martigny au Châtelard (frontière), par la Forclaz*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral. (1908). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la votation populaire du 25 octobre 1908 sur l'introduction dans la constitution fédérale d'un article 24bis (forces hydrauliques)*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral. (1917). *Concession accordée par le Conseil fédéral aux chemins de fer fédéraux pour l'utilisation des forces hydrauliques de la Barberine et de l'Eau Noire sur le territoire du canton du Valais*. Finhaut : Archives communales de Finhaut.
- Conseil Fédéral. (1917). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée concernant la participation de la Confédération à la création d'un office suisse du tourisme*. Berne : Feuille Fédérale.
- Conseil Fédéral. (1920). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la participation de la Confédération à la création d'une société fiduciaire suisse pour l'industrie hôtelière*. Berne : Feuille Fédérale.
- Conseil Fédéral. (1924). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le projet de loi fédérale sur la création et l'extension d'entreprises hôtelières*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral. (1925). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la révision de l'article 30 de la constitution fédérale*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral. (1926). *Circulaire du Conseil fédéral aux Gouvernements cantonaux concernant l'allocation des subsides fédéraux en faveur des améliorations foncières*. Berne : Feuille Fédérale.
- Conseil Fédéral. (1927). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur un projet d'arrêté fédéral allouant des subventions aux cantons pour les routes ouvertes aux automobiles*. Berne : Feuille Fédérale.
- Conseil Fédéral. (1929). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la modification de la concession du chemin de fer électrique à voie étroite de Martigny au Châtelard (frontière) par Salvan, et le transfert de la concession du tronçon de Martigny (gare CFF) à Martigny-Bourg à une nouvelle société*. Berne : Feuille Fédérale.
- Conseil Fédéral. (1934). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale à l'appui d'un projet de loi réglant le transport de marchandises sur la voie publique au moyen de véhicules automobiles*. Berne : Feuille Fédérale.
- Conseil Fédéral. (1935). *Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur l'initiative populaire pour le développement des routes alpêtres et de leurs voies d'accès (article 23ter de la constitution fédérale)*. Berne : Feuille Fédérale.



- Conseil Fédéral. (1939). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la création d'un office central suisse du tourisme*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral. (1939b). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la création d'un office central suisse du tourisme*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral. (1939a). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur les mesures propres à assurer la sécurité du pays et le maintien de sa neutralité*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral (1960). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'abrogation des mesures juridiques en faveur de l'hôtellerie*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral. (1996). *Rapport sur la politique du tourisme de la Confédération*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral. (2002). *Message du Conseil fédéral relatif à l'amélioration de la structure et de la qualité de l'offre dans le domaine du tourisme suisse*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral (2004). *Message du Conseil fédéral concernant la loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes*. Berne : Feuille Fédérale.
- Conseil Fédéral. (2010). *Stratégie de croissance pour la place touristique suisse*. Berne : Secrétariat d'Etat à l'économie.
- Grand Conseil du Canton du Valais (1858). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de mai 1858*.
- Grand Conseil du Canton du Valais (1860). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de novembre 1860*.
- Grand Conseil du Canton du Valais (1875). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de novembre 1875*.
- Grand Conseil du Canton du Valais (1887). Proclamation – le Grand-Conseil du Canton du Valais au peuple valaisan. *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais dès 1884 à 1888*, pp. 172-177.
- Grand Conseil du Canton du Valais. (1890). Séance du 28 novembre 1890. *Bulletin des séances du Grand Conseil*, pp. 159-178.
- Grand Conseil du canton du Valais. (1898). Séance du 27 mai 1898. *Bulletin des séances du Grand Conseil*, pp. 200-211.
- Grand Conseil du Canton du Valais. (1899). Séance du 1er décembre 1899. *Bulletin des séances du Grand Conseil*, pp. 187-196.
- Grand Conseil du Canton du Valais. (1910). Séance du 14 février 1910. *Bulletin des séances du Grand Conseil*, pp. 5-46.
- Grand Conseil du Canton du Valais. (1927a). Séance du 23 novembre 1927. *Bulletin des séances du Grand Conseil*, pp. 205-225.
- Grand Conseil du Canton du Valais. (1927b). Séance du 25 novembre 1927. *Bulletin des séances du Grand Conseil*, pp. 318-337.
- Grand Conseil du Canton de Valais. (1979). Séance du 18 mai 1979. *Bulletin des séances du Grand Conseil*, pp. 219-222.
- Grand Conseil du Canton du Valais (1985). Séance du 13 novembre 1985. *Bulletin des séances du Grand Conseil*, pp. 211-222.
- Grand Conseil du Canton du Valais (1989). Séance du 27 janvier 1989. *Bulletin des séances du Grand Conseil*, p. 440-461.
- Grand Conseil du Canton de Vaud. (1942). Séance du 15 décembre 1942. *Bulletin des séances du Grand Conseil*, pp. 544-560.
- Office cantonal de statistique du Canton du Valais (1982). *Annuaire statistique du canton du Valais*. Sion.
- Office fédéral de la statistique (1860). *Recensement fédéral du 10 décembre 1860, quatrième livraison, la population d'après les professions et les conditions*. Disponible à l'adresse <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/150/03/01/00/02.Document.118425.pdf>
- Office fédéral de la statistique (1888). *Eidgenössischen Volkszählung, vom 1. Dezember 1888, Dritter Band, die Unterscheidung der Bevölkerung nach dem Berufe*. Disponible à l'adresse <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/150/03/01/00/05.Document.118415.pdf>
- Office fédéral de la statistique (1960). *Lohn- und Gehaltserhebung vom Oktober 1960*. Statistique historique de la Suisse.
- Office fédéral de la statistique (2012). Statistiques de l'hébergement touristique pour la commune de Finhaut dès 1934. Reçu de l'Office fédéral de la statistique par email le 7 mars 2012.
- Service de l'Aménagement du Territoire (n.d.). *Rapport introductif à la planification cantonale*. Disponible sur [http://www.vs.ch/Home2/Amenagement/fr/target/pdf/planif\\_cant\\_fr.pdf](http://www.vs.ch/Home2/Amenagement/fr/target/pdf/planif_cant_fr.pdf)
- Valais Tourisme (2009/10). *14<sup>ème</sup> rapport de gestion*. Disponible à l'adresse <http://www.valais.ch/fr/Services-contact/Medias/Rapports-de-gestion.html>

## Sites internet

Canton du Valais, révision de la loi sur le tourisme

URL : <http://www.vs.ch/Navig/navig.asp?MenuID=22148>

Catalogue collectif suisse des affiches

URL : <http://opac.admin.ch/cgi-bin/gw/chameleon?skin=affiches&lng=fr-ch>

Chemin de fer Martigny-Châtelard

URL : <http://martigny-chatelard.weebly.com>

Espace Mont-Blanc

URL : <http://www.espace-mont-blanc.com>

Office fédéral de la statistique (OFS)

URL : <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index.html>

Parc d'attractions du Châtelard

URL : <http://www.chatelard.net/fr/home.xtm>

Registre du commerce et de l'information économique

URL : <http://www.moneyhouse.ch/fr>

Service funèbre Gay-Crosier & Terretaz, Martigny

URL : <http://www.servicefunebre.ch>

TMR SA – Transports de Martigny et Régions

URL : <http://www.tmr.ch>

## Entretien

3 juillet 2013, entretien réalisé avec M. Sandro Benedetti, géographe

## Archives

Archives communales de Finhaut

Archives communales de Salvan

Archives de l'Etat du Valais

## Dispositions juridiques

### Niveau international

Convention concernant les droits et les devoirs des Puissances et des personnes neutres en cas de guerre sur terre. La Haye, 18 octobre 1907. Disponible à l'adresse :

<http://www.droit-international-humanitaire.org/telechargements/page.php?page=152505&PHPSESSID=80615c531fd89efd94361efcd36d37ff>

### Niveau fédéral

Arrêt du 30 janvier 1974 du Tribunal fédéral dans la cause Philippe Andersen contre la Société de développement de Verbier et le Conseil d'Etat du Canton du Valais, ATF 100 Ia 60

Arrêt du 3 février 1982 du Tribunal fédéral dans la cause Conseil d'Etat du canton du Valais, commune politique de Trient et Jean-Louis Hugon c. Département fédéral de l'intérieur, ATF 108 Ib 167

Arrêt du 14 mars 2003 du Tribunal fédéral dans la cause Club alpin suisse, Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, Pro Natura et WWF Suisse c. Société de développement agro-touristique de Trient-Finhaut SA, Commune politique de Trient, Commune politique de Finhaut, Canton du Valais, Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication, ATF 1A. 113/2002/dxc

Arrêté fédéral du 11 avril 1862 concernant le transport des voyageurs avec relaying, in *Feuille Fédérale*, 1862, vol. 2, n°17

Arrêté fédéral du 21 septembre 1928 allouant des subventions aux cantons pour les routes ouvertes aux automobiles, in *e Fédérale*, 1927, vol. 2, n° 39

Arrêté fédéral du 1<sup>er</sup> mars 1936 concernant l'amélioration et le développement du réseau routier dans les Alpes, in *Feuille Fédérale*, 1935, vol. 1, n°10

Arrêté fédéral du 30 septembre 1938 concernant le transport sur la voie publique de personnes ou de choses au moyen de véhicules automobiles, in *Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse*, 1938

Arrêté fédéral du 6 décembre 1960 abrogeant partiellement la loi qui institue des mesures juridiques et financières en faveur de l'hôtellerie, RO 1960 1697

Arrêté fédéral urgent du 17 mars 1972 instituant des mesures urgentes en matière d'aménagement du territoire, RO 1972

Code Civil suisse de 1912, RS 210

- Constitution fédérale de 1848, disponible à l'adresse <http://mjp.univ-perp.fr/constit/ch1848.htm>
- Constitution fédérale du 29 mai 1874, disponible à l'adresse <http://mjp.univ-perp.fr/constit/ch1874.htm>
- Constitution fédérale du 18 avril 1999, RS 101
- Loi fédérale du 28 juillet 1852 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération Suisse, in *Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse, 1865, tome III*
- Loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, in *Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse, 1872*
- Loi fédérale du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux, in *Feuille Fédérale, 1897, vol. 4, n°42*
- Loi fédérale du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires, in *Feuille Fédérale, 1899, vol. 5, n°52*
- Loi fédérale du 11 octobre 1902 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts, in *Feuille Fédérale, 1902, vol. 4, n°44*
- Loi fédérale du 22 décembre 1916 sur l'utilisation des forces hydrauliques, in *Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse, 1916*
- Loi fédérale du 28 septembre 1934 réglant le transport des marchandises et d'animaux sur la voie publique au moyen de véhicules automobiles (Loi sur le partage du trafic), in *Feuille Fédérale, 1934, vol. 3, n°40*
- Loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN), RS 451
- Loi fédérale du 28 juin 1974 sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne, in *Feuille Fédérale, 1974, vol. 2, n°27*.
- Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT), RS 700
- Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, in *Feuille Fédérale, 1985, vol. 1, n°12*.
- Loi fédérale du 4 octobre 1991 sur les forêts, in *Feuille Fédérale, 1991, vol. 3, n°40*.
- Loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision
- Loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes, RS 743.01
- Ordonnance du 9 août 1873 concernant le transport des voyageurs par des entreprises particulières, in *Feuille Fédérale, 1873, vol. 3, n°38*
- Ordonnance du 1<sup>er</sup> octobre 1965 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts, RO 1965 869
- Ordonnance du 8 novembre 1978 sur l'octroi de concessions aux téléphériques, RO 1978 1806
- Ordonnance du 8 avril 1987 sur les routes principales, RO 1987 725
- Ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE), RS 804.011
- Plan directeur cantonal – Fiche de coordination c.601/1 Liaison routière Salvan – Les Marécottes – Finhaut, disponible à l'adresse [http://www.vs.ch/Public/public\\_sat/sat\\_sheet\\_view.asp?Language=fr&ServiceID=15&id=c%2E601%2E1](http://www.vs.ch/Public/public_sat/sat_sheet_view.asp?Language=fr&ServiceID=15&id=c%2E601%2E1)
- Plan directeur cantonal – Fiche de coordination d.801 Nouveau domaine skiable Trient Tête de Balme, disponible à l'adresse [http://www.vs.ch/Public/public\\_sat/sat\\_sheet\\_view.asp?Language=fr&ServiceID=15&id=d%2E801%2E5](http://www.vs.ch/Public/public_sat/sat_sheet_view.asp?Language=fr&ServiceID=15&id=d%2E801%2E5)
- Règlement du 1<sup>er</sup> mai 1852 sur la poste-aux-chevaux, in *Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse, 1857, tome V*
- Règlement du 20 février 1873 concernant les justifications exigées pour les demandes de concessions de chemins de fer, ainsi que les plans et documents à présenter avant et après la construction des chemins de fer concédés, in *Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse, 1873*

### Niveau cantonal valaisan

- Code Civil du Canton du Valais de 1854, disponible à l'adresse : [http://books.google.ch/books/about/Code\\_civil\\_du\\_Valais.html?id=AP9aAAAAQAAJ&redir\\_esc=y](http://books.google.ch/books/about/Code_civil_du_Valais.html?id=AP9aAAAAQAAJ&redir_esc=y)
- Constitution du Canton du Valais du 10 janvier 1848, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais, 1848*
- Constitution du Canton du Valais du 26 novembre 1875, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais, 1875*
- Constitution du Canton du Valais du 8 mars 1907, RS 101.1
- Décret du 25 novembre 1927 concernant la construction d'une route carrossable de Martigny à Salvan, par le Gueuroz, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais, 1927, pp. 92-93*
- Décret du 28 juin 1935 concernant l'octroi d'une subvention cantonale en faveur des travaux nécessaires pour assurer le service d'hiver du Martigny-Châteldard, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais, 1935, pp. 185-187*

- Décret du 6 juillet 1937 concernant l'organisation touristique du canton et de la perception de la taxe de séjour, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1937, pp. 208-209
- Décret du 30 janvier 1963 concernant la correction du chemin muletier Finhaut-Giétroz, sur le territoire de la commune de Finhaut, in *Bulletin des séances du Grand Conseil du Canton du Valais*, 1963, p. 65-66.
- Décret du 14 mai 1965 concernant la construction d'une route communale reliant Finhaut à la route alpestre de La Forclaz, in *Bulletin des séances du Grand Conseil du Canton du Valais*, 1965, p. 49 et 63.
- Décret d'urgence du 8 février 1974 concernant l'application de la loi du 12 mai 1971 sur l'organisation de l'Union valaisanne du tourisme et des sociétés de développement, *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1974
- Décret du 18 mai 1979 concernant la correction de la route Tête-Noire – Les Jours, sur le territoire de la commune de Trient, in *Bulletin des séances du Grand Conseil du Canton du Valais*, 1979, p. 219-220.
- Loi du 24 mai 1851, modifiant celle du 20 mai 1835, sur la classification des routes, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1851, pp. 335-337
- Loi du 2 juin 1851 sur le régime communal, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1851
- Loi du 26 mai 1857 régularisant le service du transport des voyageurs sur les routes latérales du canton, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais dès 1857 à 1865, tome X*, pp. 1-9.
- Loi du 17 novembre 1858 limitant le taux de l'impôt municipal, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais dès 1857 à 1865, tome X*, pp. 125-127.
- Loi du 23 novembre 1870 sur les bourgeoisies, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1870, pp. 172-177
- Loi du 29 novembre 1886, sur la répartition des charges municipales et des travaux publics dans les communes, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1886, pp. 147-160
- Loi du 27 mai 1898 concernant les concessions de forces hydrauliques, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1898, pp. 164-172
- Loi du 29 mai 1907 complétant l'art. 2 de la loi du 29 novembre 1886 sur les charges municipales, en ce qui concerne la répartition du produit des concessions de forces hydrauliques, in *Bulletin des séances du Grand Conseil, session de novembre 1907*, pp. 156-160
- Loi forestière du 11 mai 1910, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1910
- Loi du 24 novembre 1916 sur les hôtels, auberges, débits de boissons et autres établissements similaires, ainsi que sur le commerce en détail des boissons alcooliques, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1916, p. 110.
- Loi du 19 mai 1924 sur les constructions, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1924, pp. 124-131
- Loi du 3 septembre 1965 sur les routes, RS 725.1
- Loi du 12 mai 1971 sur l'organisation de l'Union valaisanne du tourisme et des sociétés de développement, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1971
- Loi du 13 novembre 1975 sur l'organisation de l'Union valaisanne du tourisme et des sociétés de développement, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1975
- Loi du 23 janvier 1987 concernant l'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, RS 701.1
- Loi du 8 février 1996 sur les constructions, RS 705.1
- Loi du 9 février 1996 sur le tourisme, RS 935.1
- Loi du 28 mars 1996 sur l'organisation des Conseils et les rapports entre les pouvoirs, RS 171.1
- Loi du 13 novembre 1998 sur la protection de la nature, du paysage et des sites, RS 451.1
- Loi du 5 février 2004 sur les communes, RS 175.1
- Règlement du 30 mars 1858 des sociétés de guides du Valais, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais dès 1857 à 1865, tome X*, pp. 73-80.
- Règlement du 8 juin 1870 des sociétés des guides du Valais, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1870, pp. 144-154.
- Règlement d'exécution du décret du 6 juillet 1937 concernant l'organisation touristique du Canton et la perception de la taxe de séjour, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, 1937, pp. 209-216
- Tarif du 20 avril 1858 des guides de Martigny, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais dès 1857 à 1865, tome X*, pp. 88-91.

### Niveau cantonal vaudois

Code Civil du Canton de Vaud de 1820, disponible à l'adresse :

[http://books.google.ch/books/about/Code\\_civil\\_du\\_Canton\\_de\\_Vaud.html?hl=it&id=yecUAAAAQAAJ](http://books.google.ch/books/about/Code_civil_du_Canton_de_Vaud.html?hl=it&id=yecUAAAAQAAJ)

### Niveau communal

Règlement bourgeoisial du 20 décembre 2000, in <http://www.finhaut.ch/documents/reglementbourgeoisial.pdf> consulté le 10 juillet 2013.

Statuts de la Société de développement de Finhaut-Châtelard-Giétroz, 2012, in <http://www.finhaut.ch/fs/documents/nouveaux%20statuts%20SDF.pdf>